

20080112



Hangon liikenneturvallisuussuunnitelma 2008

Hangö trafiksäkerhetsplan 2008



TIEHALLINTO
VÄGFÖRVALTNINGEN

08 TIEH/NUUD/L11

**Hangon
liikenneturvallisuussuunnitelma
2008**

**Hangö
trafiksäkerhetsplan 2008**



Tiehallinto
Helsinki 2008

Vägförvaltningen
Helsingfors 2008

Kannen ja raportin kuvat: Mikko Lautala

Ruotsinkielelinen käännös: Bengt-Vilhelm Levón

TIEH 1000176-08

Verkkojulkaisu pdf (www.tiehallinto.fi/julkaisut)

TIEH 1000176-v-08

Pärmens och rapportens fotografier: Mikko Lautala

Översättning: Bengt-Vilhelm Levón

TIEH 1000176-08

Nätpublikation pdf (www.tiehallinto.fi/julkaisut)

TIEH 1000176-v-08

TIEHALLINTO

Uudenmaan tiepiiri

Opastinsilta 12 A

PL 70

00521 HELSINKI

Puhelinvaihe 0204 22 11

VÄGFÖRVALTNINGEN

Nylands vägdistrikt

Semaforbron 12 A

PB 70

00521 HELSINGFORS

Telefonväxel 0204 22 11

TIIVISTELMÄ

Hangon liikenneturvallisuussuunnitelma on laadittu Hangon kaupungin ja Tiehallinnon Uudenmaan tiepiirin yhteistyönä. Suunnitelmassa on selvitetty Hangon liikenneturvallisuuden nykytila ja kartoitettu liikenneturvallisuusongelmia kyselyn ja onnettomuusanalyysin avulla. Nykytilanteen selvitys on antanut lähtökohdat liikenneturvallisuustyön tavoitteiden ja päämäärien asettamiselle. Liikenneympäristön parantamistoimenpiteet ja hallintokuntien liikenneturvallisuustyön toimenpiteistä koottu toimintasuunnitelma tukevat tavoitteisiin pääsemistä.

Hangossa tapahtui vuosina 2002–06 yhteensä 430 poliisiin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta, joista kolme johti kuolemaan ja noin 70 loukkaantumiseen. Kolmannes kaikista henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista oli kevyen liikenteen (jalankulkija, polkupyöräilijä tai mopoilija) onnettomuuksia. Hangossa tapahtuneiden liikenneonnettomuuksien kustannukset ovat Tiehallinnon onnettomuushinnoittelun mukaan noin 6 M€/vuosi, josta kunnalle kohdistuvien kustannusten osuus on noin 1,2 M€/vuosi. Kunnan kustannuksista suurin osa kohdistuu terveys- ja sosiaalitoimelle.

Asukkaille suunnatun kyselyn mukaan koululaisia ja alle kouluikäisiä pidettiin turvattomimpina tienkäyttäjärhminä, pyöräilyä ja kävelyä turvattomimpina kulkutapoina. Kehittämistarpeista tärkeimmiksi nousivat nopeuksien hillitseminen (ajoneuvot ja mopot), liikennevalvonta, raskaan liikenteen tuottamat ongelmat sekä kevyen liikenteen turvattomuus.

Hangon onnettomuusanalyysin, asukaskyselyn ja valtakunnallisten liikenneturvallisuustavoitteiden pohjalta sovittiin Hangon liikenneturvallisuustavoitteiksi seuraavat teemat:

- Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien vähentäminen
- liikenneturvallisuuden kytkeminen maankäytön suunnitteluun
- kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen

REFERAT

Trafiksäkerhetsplanen för Hangö har utarbetats av Hangö stad och Vägförvaltningens Nylands vägdistrikt i samarbete. I planen har utretts trafiksäkerhetens nuläge i Hangö samt kartlagts problem inom trafiksäkerheten med hjälp av en enkät och en olycksanalys. Nulägesutredningen har gett utgångspunkter för uppställandet av riktmärken och mål för trafiksäkerhetsarbetet. Uppfyllandet av målsättningarna stöds av förbättringsåtgärderna i trafikmiljön samt av den verksamhetsplan som sammanställts av förvaltningsgrenarnas åtgärder för trafiksäkerhetsarbetet.

I Hangö inträffade åren 2002–06 sammanlagt 430 trafikolyckor som kom till polisens kännedom. Tre av dem ledde till dödsfall och i ca 70 blev någon skadad. En tredjedel av alla personskadeolyckor var fotgängar-, cykel- och mopedolyckor. Kostnaderna för de i Hangö inträffade trafikolyckorna är enligt Vägförvaltningens prissättning för trafikolyckor ca 6 M€/år, varav kostnadsandelen som faller på kommunen är ca 1,2 M€/år. Av kommunens kostnadsandel faller den största delen inom hälso- och socialsektorn.

Enligt invånarenkäten ansågs skolelever och barn under skolåldern utgöra de otryggaste trafikantgrupperna. Gång och cykling ansågs vara de minst trygga färdsattn. Av utvecklingsbehoven ansågs de viktigaste vara dämpande av hastigheterna (bilar, motorcyklar och mopeder), trafikövervakning, lösande av de problem som den tunga trafiken förorsakar samt förbättrande av gång- och cykeltrafikens trygghet.

På basis av Hangö trafikolycksanalys, invånarenkäten och de riksfattande trafiksäkerhetsmålsättningarna kom man överens om följande teman som trafiksäkerhetsmålsättningar i Hangö:

- Minskning av olyckorna som leder till personskador
- Anknytning av trafiksäkerheten till markanvändningsplaneringen
- Förbättrande av gång- och cykeltrafikens säkerhet

- raskaan liikenteen turvallisuuden parantamien yhteistyössä Hangon Sataman kanssa sekä vuorovaikutus asukkaiden kanssa
- ajonopeuksien hillitseminen
- turvallisen liikennekäyttäytymisen edistäminen nuorten keskuudessa
- jatkuvan kasvatus-, valistus- ja tiedotustyön käynnistäminen ja ylläpitäminen
- eri hallinnonalojen ja sidosryhmien välisen liikenneturvallisuustyön parantaminen.

Asetettujen tavoitteiden saavuttaminen vaatii liikennejärjestelyihin, maankäyttöön ja liikenneverkkoon kohdistuvien liikenneympäristöä parantavien toimenpiteiden lisäksi hallintokuntien jatkuvaa liikennekasvatus-, valistus- ja tiedotustyötä sekä poliisin valvontatyötä.

Työn aikana laadittiin liikenneympäristön turvallisuuden parantamiseksi toimenpideohjelma. Toimenpideohjelman hankkeet sisältävät useita kevyen liikenteen turvallisuutta parantavia hankkeita, liikenteen rauhoittamistoimia, liittymien turvallisuutta parantavia toimia sekä liikenteen ohjauksen kehittämistä. Toimenpideohjelmaan sisällytetyt toimet ovat pääsääntöisesti pienehköjä ja siten nopeasti toteutettavia liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä. Suuremmat verkolliset ja alueelliset parannusehdotukset – kuten uudet väylät, pääkatujen suuremmat rauhoittamistoimenpiteet ja raskaan liikenteen tiejärjestelyt – käsitellään erillisessä kaavatyön tueksi laadittavassa liikenneselvityksessä.

Hankoon ehdotetaan nimettäväksi liikenneturvallisuusryhmä, joka koordinoi ja seuraa liikenneturvallisuustyön etenemistä hallintokunnissa ja sidosryhmissä sekä vastaa tässä työssä laaditun toimintasuunnitelman toteuttamisesta ja päivittämisestä.

- Förbättrande av den tunga trafikens säkerhet i samarbete med Hangö Hamn samt i växelverkan med invånarna
- Dämpning av körhastigheterna
- Främjande av ett säkert trafikbeteende, speciellt bland de unga
- Startande och upprätthållande av ett fortlöpande fostrings-, upplysnings- och informationsarbete
- Förbättrande av förvaltningsgrenarnas och intressentgruppernas inbördes samarbete gällande trafiksäkerhet.

Uppfyllandet av de uppställda målsättningarna kräver trafikmiljöförbättrande åtgärder inriktade på trafikregleringar, markanvändning och trafiknät. Dessutom krävs från förvaltningsgrenarnas sida ett kontinuerligt arbete inom trafikfostran, upplysning och information samt från polisens sida övervakningsarbete.

Under arbetet utarbetades ett åtgärdsprogram för förbättrande av trafikmiljöns säkerhet. Åtgärdsprogrammet inrymmer flera projekt för förbättrande av gång- och cykeltrafikens säkerhet, trafikdämpande åtgärder, åtgärder för att förbättra väganslutningarnas säkerhet samt utvecklande av trafikstyrningen. De åtgärder som ingår i åtgärdsprogrammet är som regel tämligen små och sålunda snabbt genomförbara trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder. De större förbättringsförslagen inriktade på hela vägnätet och regionen – såsom nya trafikleder, större fredningsåtgärder gällande huvudgatorna samt väglösningar för den tunga trafiken – behandlas i en separat trafikutredning som uppgörs till stöd för markanvändningsplaneringen.

Det föreslås, att man i Hangö utnämner en trafiksäkerhetsgrupp, som koordinerar och följer upp hur trafiksäkerhetsarbetet framskrider inom förvaltningsgrenarna och intressentgrupperna samt ansvarar för genomförandet och uppdaterandet av den i detta arbete framlagda verksamhetsplanen.

ALKUSANAT

Tiehallinnon Uudenmaan tiepiiri ja Hangon kaupunki ovat laatineet vuosina 2007–2008 liikenneturvallisuussuunnitelman. Liikenneturvallisuussuunnitelma sisältää liikenneympäristön parantamissuunnitelman sekä liikenneturvallisuuden kasvatus-, valistus-, ja tiedotustyön kehittämistoimenpiteitä.

Liikenneturvallisuuden kasvatus-, valistus-, ja tiedotustyötä on analysoitu, suunniteltu ja kehitetty yhteistyössä kunnan eri hallinnonalojen ja muiden yhteistyötahojen kanssa. Pääpaino on ollut liikenneturvallisuustyön aktivoimisessa ja tehostamisessa.

Liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on onnettomuuksien määrän vähentäminen ja vakavuusasteen pienentäminen sekä koetun liikenneturvallisuuden parantaminen liikenteen kasvusta huolimatta. Työn tavoitteena on ollut selvittää liikenneturvallisuuden kannalta vaarallisia kohteita ja osoittaa toimenpiteet, joiden avulla liikenneympäristöä voidaan parantaa.

Liikenneturvallisuussuunnitelma on laajan yhteistyön tulos. Kasvatus-, valistus- ja tiedotussuunnitelman tekoon on osallistunut useita kunnan eri hallinnonalojen edustajia. Suunnitelman laatimista on ohjannut hankeryhmä, johon ovat kuuluneet:

Jenni Rautiainen	Tiehallinto, Uudenmaan tiepiiri (pj.)
Mari Ahonen	Tiehallinto, Uudenmaan tiepiiri
Jukka Lepola	Hangon kaupunki (1.11.2007 asti)
Sten Öhman	Hangon kaupunki (1.11.2007 alkaen)
Sonja Heikkinen	Etelä-Suomen lääninhallitus
Varpu Tavaststjerna	Liikenneturva
Hannu Siitonen	Uudenmaan liitto
Juha-Pekka Vuorinen	Poliisi

FÖRORD

Vägförvaltningens Nylands vägdistrikt och Hangö stad har under åren 2007–08 uppgjort en trafiksäkerhetsplan. Denna omfattar en förbättringsplan för trafikmiljön samt utvecklingsåtgärder inom trafiksäkerhetsfostran, -upplysning och -information.

Arbetet inom trafiksäkerhetsfostran, -upplysning och -information har analyserats, planerats och utvecklats i samarbete mellan kommunens olika förvaltningsgrenar och andra samarbetspartner. Huvudvikten har lagts på aktivering och effektivisering av trafiksäkerhetsarbetet.

Trafiksäkerhetsplanen har som syfte att minska olyckornas antal och sänka deras allvarlighetsgrad samt att förbättra den upplevda trafiksäkerheten trots trafikens tillväxt. Arbetet har haft som målsättning att klarlägga trafiksäkerhetsmässigt farliga platser och att visa med vilka åtgärder trafikmiljön kan förbättras.

Trafiksäkerhetsplanen är resultatet av ett omfattande samarbete. I sammanställandet av planen för trafikfostran, -upplysning och -information har deltagit representanter för flera av kommunens förvaltningsgrenar. Utarbetandet av planen har letts av en projektgrupp med följande medlemmar:

Jenni Rautiainen	Vägförvaltningen, Nylands vägdistrikt (ordf.)
Mari Ahonen	Vägförvaltningen, Nylands vägdistrikt
Jukka Lepola	Hangö stad (till 1.11.2007)
Sten Öhman	Hangö stad (från 1.11.2007)
Sonja Heikkinen	Södra Finlands länsstyrelse
Varpu Tavaststjerna	Trafikskyddet rf.
Hannu Siitonen	Nylands förbund
Juha-Pekka Vuorinen	Polisen

Konsulttina työssä ovat toimineet Destian konsulttipalvelut ja Linea Konsultit Oy. Projektipäällikkönä on toiminut DI Christel Kautiala Destia Oy:stä ja projektisihteerinä DI Mikko Lautala Linea Konsultit Oy:stä. Työn laatimiseen ovat osallistuneet myös DI Annu Korhonen Linea Konsultit Oy:stä vastuualueenaan KVT-työ sekä DI Lotta-Maija Seppänen Destia Oy:stä.

Helsingissä helmikuussa 2008

Tiehallinto
Uudenmaan tiepiiri

Som konsult vid arbetet har fungerat Destias konsulttjänster och Linea Konsultit Oy. Projektchef har varit DI Christel Kautiala från Destia Ab och projektsekreterare DI Mikko Lautala från Linea Konsultit Oy. I utarbetandet av planen har deltagit också DI Annu Korhonen från Linea Konsultit Oy med trafikfostran, -upplysning och -information som sitt ansvarsområde, samt DI Lotta-Maija Seppänen från Destia Ab.

Helsingfors, i februari 2008

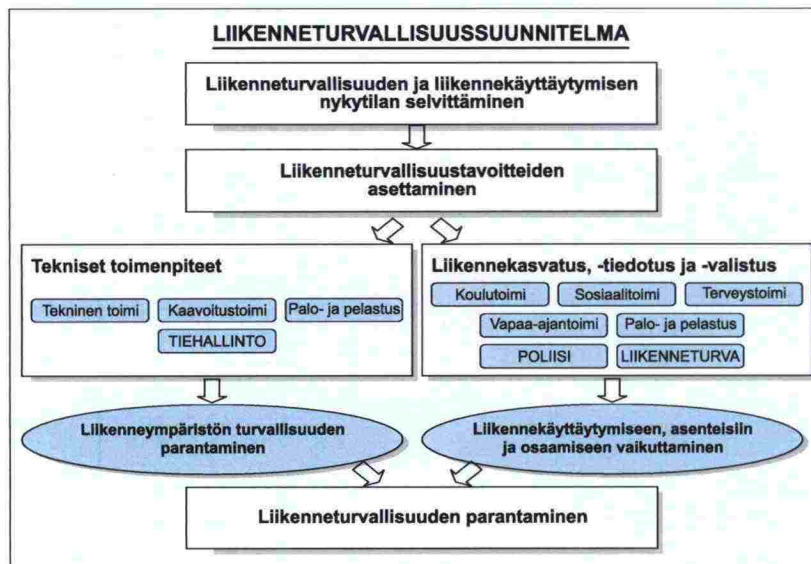
Vägförvaltningen
Nylands vägdistrikt

Sisältö		Innehåll	
TIIVISTELMÄ	5	REFERAT	5
ALKUSANAT	7	FÖRORD	7
1 JOHDANTO	11	1 INLEDNING	11
2 TYÖN LÄHTÖKOHDAT	13	2 UTGÅNGSPUNKTER FÖR ARBETET	13
2.1 Maankäyttö ja väestö	13	2.1 Markanvändning och befolkning	13
2.2 Liikenneverkko	13	2.2 Trafiknät	13
2.3 Aikaisemmat suunnitelmat ja osayleiskaava	21	2.3 Tidigare planer samt delgeneralplanen	21
3 LIIKENNETURVALLISUUDEN NYKYTILA JA ONGELMAT	22	3 NULÄGE OCH PROBLEM INOM TRAFIKSÄKERHETEN	22
3.1 Liikenneonnettomuudet	22	3.1 Trafikolyckor	22
3.1.1 Yleistä	22	3.1.1 Allmänt	22
3.1.2 Onnettomuusmäärät ja niiden vakavuus	22	3.1.2 Trafikolyckornas antal och allvarlighet	22
3.1.3 Onnettomuusluokat ja ikäjakaumat	25	3.1.3 Olycksklasser och åldersfördelningar	25
3.1.4 Onnettomuuskustannukset	26	3.1.4 Olyckskostnaderna	26
3.1.5 Onnettomuuskasaumat	28	3.1.5 Olycksanhopningar	28
3.2 Liikenneturvallisuukskysely ja koetut ongelmat	31	3.2 Trafiksäkerhetsenkäten och de upplevda problemen	31
3.3 Yhteenveto tärkeimmistä liikenneympäristön ongelmakohteista	35	3.3 Sammandrag av de viktigaste problemen i trafikmiljön	35
4 LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN TAVOITTEET	37	4 MÅLSÄTTNINGAR FÖR TRAFIKSÄKERHETSARBETET	37
4.1 Valtakunnalliset tavoitteet	37	4.1 Riksomfattande målsättningar	37
4.2 Etelä-Suomen läänin tavoitteet	38	4.2 Målsättningar inom Södra Finlands län	38
4.3 Tiehallinnon Uudenmaan tiepiirin tavoitteet	39	4.3 Målsättningar inom Vägförvaltningens Nylands vägdistrikt	39
4.4 Tavoitteet Hangossa	39	4.4 Målsättningar i Hangö	39
5 LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN KEHITTÄMINEN	41	5 UTVECKLANDE AV TRAFIKSÄKERHETSARBETET	41
5.1 Liikenneturvallisuuksuustyön merkitys	41	5.1 Trafiksäkerhetsarbetets betydelse	41
5.2 Liikenneturvallisuuksuustyön organisointi kuntatasolla	43	5.2 Organisation av trafiksäkerhetsarbetet på kommunal nivå	43

5.3	Eri toimijoiden liikenneturvallisuustyö	46	5.3	Olika aktörers trafiksäkerhetsarbete	46
5.4	Liikenneturvallisuustyön nykytila ja kehittäminen Hangossa	51	5.4	Trafiksäkerhetsarbetets nuläge och utveckling i Hangö	51
5.4.1	Liikenneturvallisuustyön nykytila	51	5.4.1	Trafiksäkerhetsarbetets nuläge	51
5.4.2	Liikenneturvallisuusryhmän nimeäminen	52	5.4.2	Tillsättandet av en trafiksäkerhetsgrupp	52
5.4.3	Liikenneturvallisuustyön toimenpiteet Hangossa	53	5.4.3	Åtgärder inom trafiksäkerhetsarbetet i Hangö	53
6	LIKENNETURVALLISUUDEN PARANTAMINEN TEKNISILLÄ TOIMENPITEILLÄ	58	6	FÖRBÄTTRANDE AV TRAFIKSÄKERHETEN MED TEKNISKA ÅTGÄRDER	58
6.1	Yleistä	58	6.1	Allmänt	58
6.2	Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen	58	6.2	Förbättrande av gång- och cykeltrafikens säkerhet	58
6.3	Kääntymis- ja risteämisonnettomuuksien vähentäminen	65	6.3	Minskad risk för avsvängnings- och korsningsolyckor	65
6.4	Liikenneympäristön jäsentely, pysäköinti ja esteettömyys	70	6.4	Strukturering av trafikmiljön; parkering och tillgänglighet	70
6.5	Huomion kiinnittäminen ajonopeuksiin	71	6.5	Körhastigheterna uppmärksammas	71
6.6	Talvihoito	74	6.6	Vinterväghållning	74
6.7	Rautateiden tasoristeysturvallisuus	74	6.7	Säkerheten vid järnvägsövergångar i ett plan	74
6.8	Liikenneturvallisuus maankäytön suunnittelussa	75	6.8	Trafiksäkerheten inom markanvändningsplaneringen	75
6.9	Liikenneturvallisuustoimenpiteiden vaikutukset	76	6.9	Verkningar av trafiksäkerhetsåtgärderna	76
6.10	Toimenpideohjelma	78	6.10	Åtgärdsprogram	78
6.10.1	Yleistä	78	6.10.1	Allmänt	78
6.10.2	Toimenpiteiden keskimääräiset vaikutukset	79	6.10.2	Åtgärdernas genomsnittliga verkningar	79
6.10.3	Toimenpiteiden kustannukset	79	6.10.3	Åtgärdernas kostnader	79
7	SEURANTA JA MITTARIT	81	7	UPPFÖLJNING OCH MÄTINSTRUMENT	81
8	ENSIMMÄISET ASKELEET JA JATKUVUUS	83	8	INLEDANDE STEG OCH KONTINUITET	83
9	KIRJALLISUUSLUETTELO	85	9	LITTERATURFÖRTECKNING	85
10	LIITTEET	87	10	BILAGOR	87

1 JOHDANTO

Liikenneturvallisuuteen vaikuttavat sekä liikenneympäristön turvallisuus ja käytettävä kulkumuoto että ihmisten käyttäytyminen ja asenteet. Liikenneympäristöä ja sen turvallisuutta voidaan parantaa Tiehallinnon ja kaupungin tekemillä teknisillä toimenpiteillä. Liikenneturvallisuutta ei kuitenkaan saavuteta yksin liikennejärjestelyihin, maankäyttöön ja liikenneverkkoon kohdistetuilla toimenpiteillä, vaan vähintään yhtä tärkeää on vaikuttaa ihmisten asenteisiin ja liikennekäyttäytymiseen. Ihmisten asenteisiin voidaan vaikuttaa parhaiten kaupungin eri hallinnonalojen, kuten sosiaali-, sivistys- ja terveystoimen jokapäiväisessä työssä kasvattamalla, tiedottamalla ja valistamalla. Myös poliisin liikenteenvalvonnalla voidaan vaikuttaa liikennekäyttäytymiseen ja koettuun turvallisuuden tunteeseen. Liikenneturvallisuussuunnitelman vaiheet on esitetty kuvassa 1.1.



Kuva 1.1 Liikenneturvallisuussuunnitelman laatiminen.

1 INLEDNING

Trafiksäkerheten påverkas av både trafikmiljöns säkerhet, de disponibla färdsattna och människornas beteenden och attityder. Trafikmiljön och dess säkerhet kan förbättras med hjälp av de tekniska åtgärder Vägförvaltningen och staden genomför. Trafiksäkerhet kan man ändå inte uppnå med hjälp av enbart åtgärder inriktade på trafikarrangemang, markanvändning och trafiknät, utan minst lika viktigt är det att inverka på människornas attityder och trafikbeteende. Människornas attityder kan man bäst påverka inom stadens olika förvaltningsgrenars såsom social- och hälsosektorns dagliga arbete genom att fostra, informera och upplysa. Också genom polisens trafikövervakning kan man påverka trafikbeteendet och den upplevda känslan av säkerhet. De olika skedena vid utarbetandet av trafiksäkerhetsplanen återges i bild 1.1.

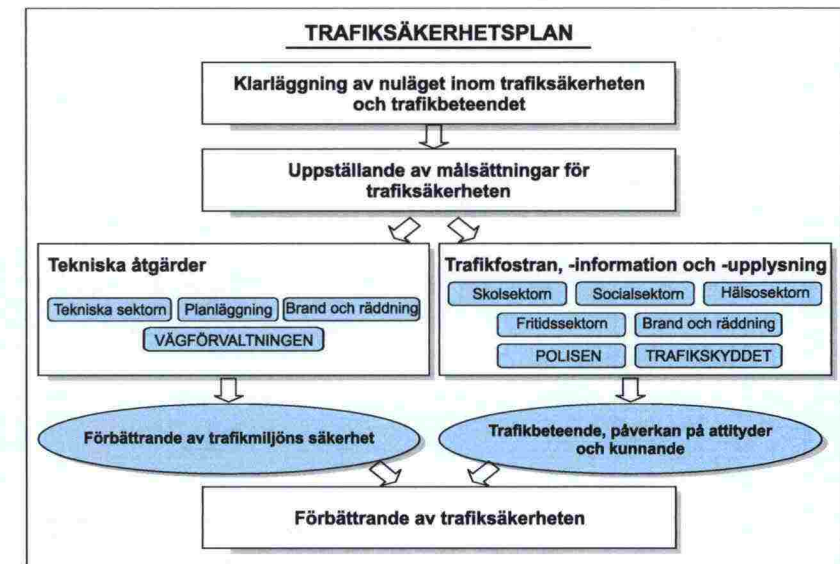


Bild 1.1 Utarbetandet av trafiksäkerhetsplanen.

Työn tavoitteena on ollut laatia liikenneturvallisuussuunnitelma Hangon kaupungin alueelle. Suunnitelma sisältää liikenneympäristön parantamissuunnitelman sekä liikenneturvallisuuden kasvatus-, valistus-, ja tiedotustyön kehittämistoimenpiteitä (liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelman).

Liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on selvittää liikenneturvallisuuden nykytila ja ongelmat, asettaa liikenneturvallisuustyön tavoitteet, määrittää toimenpiteet ongelmien poistamiseksi. Tarkoituksena on tehdä ehdotus lähiaikoina parannettavista kohteista sekä kuvata pidemmän aikavälin liikenneturvallisuutta parantavat hankkeet. Liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelman tehtävänä on edistää kunnan liikenneturvallisuustyötä ja organisoida se koordinoituksi ja tavoitteelliseksi kokonaisuudeksi.

Arbetet har som syfte att uppgöra en trafiksäkerhetsplan för Hangö stads område. Planen omfattar en förbättringsplan för trafikmiljön samt åtgärdsförslag för utveckling av trafiksäkerhetsfostran, -upplysning och information (verksamhetsplan för trafiksäkerhetsarbetet).

Trafiksäkerhetsplanens målsättning är att klargöra nuläge och problem inom trafiksäkerheten, att uppställa målsättningar för trafiksäkerhetsarbetet och att ange åtgärder för att eliminera problemen. Avsikten är att framlägga ett förslag till platser som kan förbättras inom den närmaste framtiden samt att beskriva projekt som förbättrar trafiksäkerheten på längre sikt. Verksamhetsplanen för trafiksäkerhetsarbetet har som uppgift att främja kommunens trafiksäkerhetsarbete och att samordna det till en koordinerad och målinriktad helhet.



Kuva 1.2 Satama ja meri ovat merkittävä osa Hankoa ja sen imagoa.

Bild 1.2 Hamnen och havet är en betydande del av Hangö och dess image.

2 TYÖN LÄHTÖKOHDAT

2.1 Maankäyttö ja väestö

Suunnittelualue on Hangon kaupunki Uudenmaan maakunnassa Etelä-Suomen läänissä. Suunnitelma koskee Hangossa sijaitsevia maanteitä, yksityisiä teitä sekä katuverkkoa. Kuvassa 2.1 on suunnittelualue ja sen tieverkko.

Hangon kaupungin väkiluku vuoden 2007 alussa oli noin 9 700 henkilöä. Hangon kaupunki on kaksikielinen kunta. Ruotsinkielisten osuus Hangossa oli 46 %. Hangon väkiluku on vähentynyt kymmenen vuoden aikana vajaalla 1 000 asukkaalla.

Hangonniemen länsikärki on kokonaisuudessaan taajamatoimintojen aluetta, jossa asuu suurin osa Hangon kaupungin asukkaista. Muu osa on haja-asutusseutua lukuun ottamatta Lappohjaa ja Tvärminneä. Teollisuutta Hangossa on valtatie 25 varrella, Koverharissa ja Lappohjassa. Suuria työpaikka-alueita on keskusta-alueen itäreunalla ja Hangon sataman alueella.

2.2 Liikenneverkko

Hangon tieverkon rungon muodostaa Hangon läpi kulkeva valtatie 25 (Mäntsälä–Hanko). Valtatie 25 toimii yhdysreitteinä Hangon satamasta muualle Suomeen. Tie kulkee Hangon ruutukaava-alueen läpi satamaan asti ja risteää useasti paikallisen liikenteen kanssa. Maantietä tie on aina Moottorikadun liittymään, josta se jatkuu katuna. Keskustan alueella keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL) vuonna 2006 oli 4 400 ajon./vrk. Haja-asutusseudulla valtatie 25 raskaan liikenteen osuus on lähes 25 % ajoneuvoliikenteestä. Keskustan alueella raskaita ajoneuvoja oli 17 %.

2 UTGÅNGSPUNKTER FÖR ARBETET

2.1 Markanvändning och befolkning

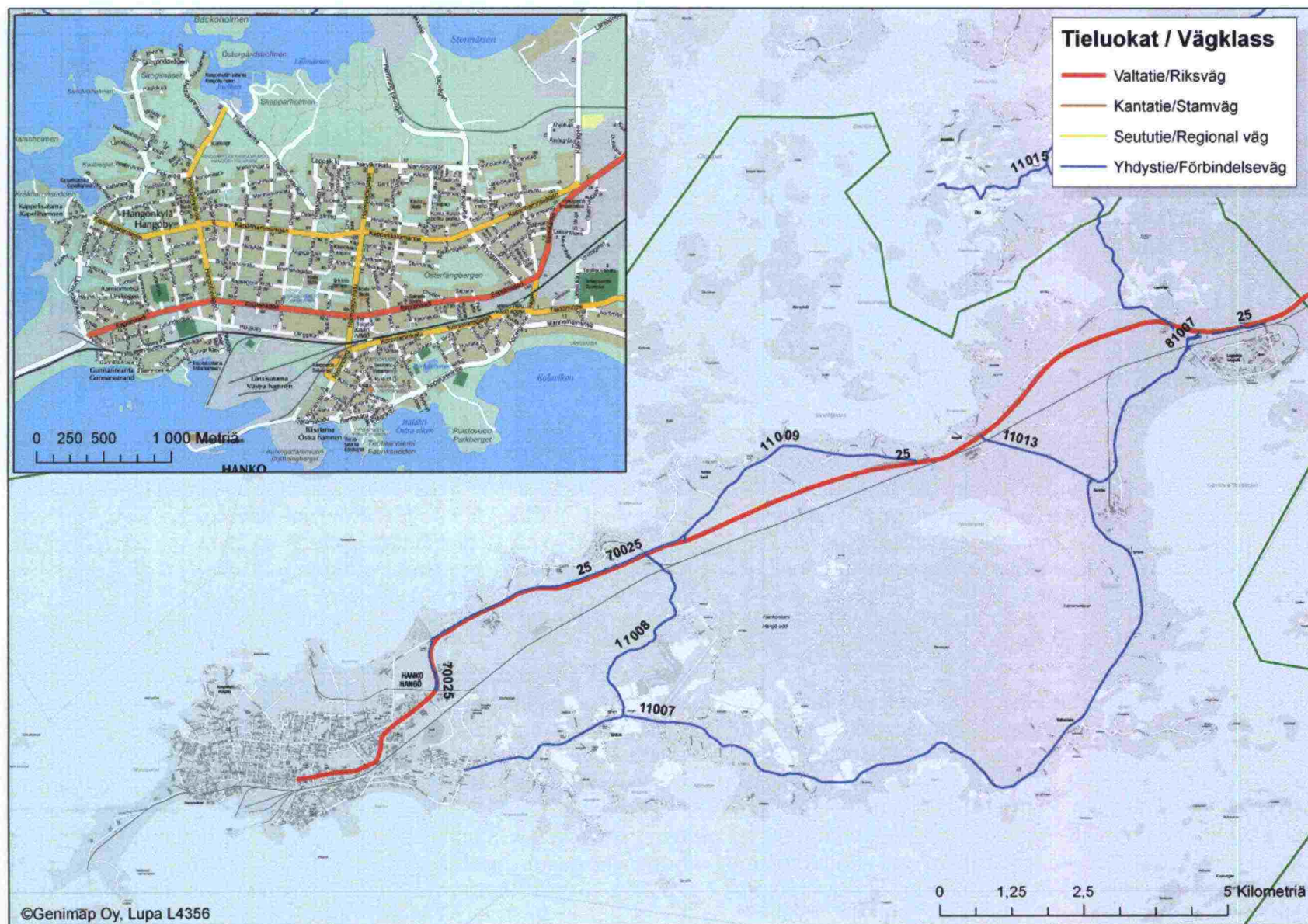
Planeringsområdet utgörs av Hangö stad i landskapet Nyland i Södra Finlands län. Planen berör landsvägar, privatvägar och gatunätet i Hangö. Bild 2.1 återger planeringsområdet och dess vägnät.

Folkmängden i Hangö stad var i början av år 2007 ca 9 700 personer. Hangö stad är en tvåspråkig kommun. De svenskspråkigas andel i Hangö var 46 %. Folkmängden i Hangö har under tio års tid minskat med knappt 1 000 invånare.

Den västra spetsen av Hangöudd är i sin helhet ett område med tätortsfunktioner, där den största delen av Hangö stads invånare bor. Den övriga delen är glesbebyggelseområde med undantag för Lappvik och Tvärminne. Industri finns i Hangö invid riksväg 25, i Koverhar och i Lappvik. Stora arbetsplatsområden finns vid östra kanten av centrumområdet och på Hangö hamns område.

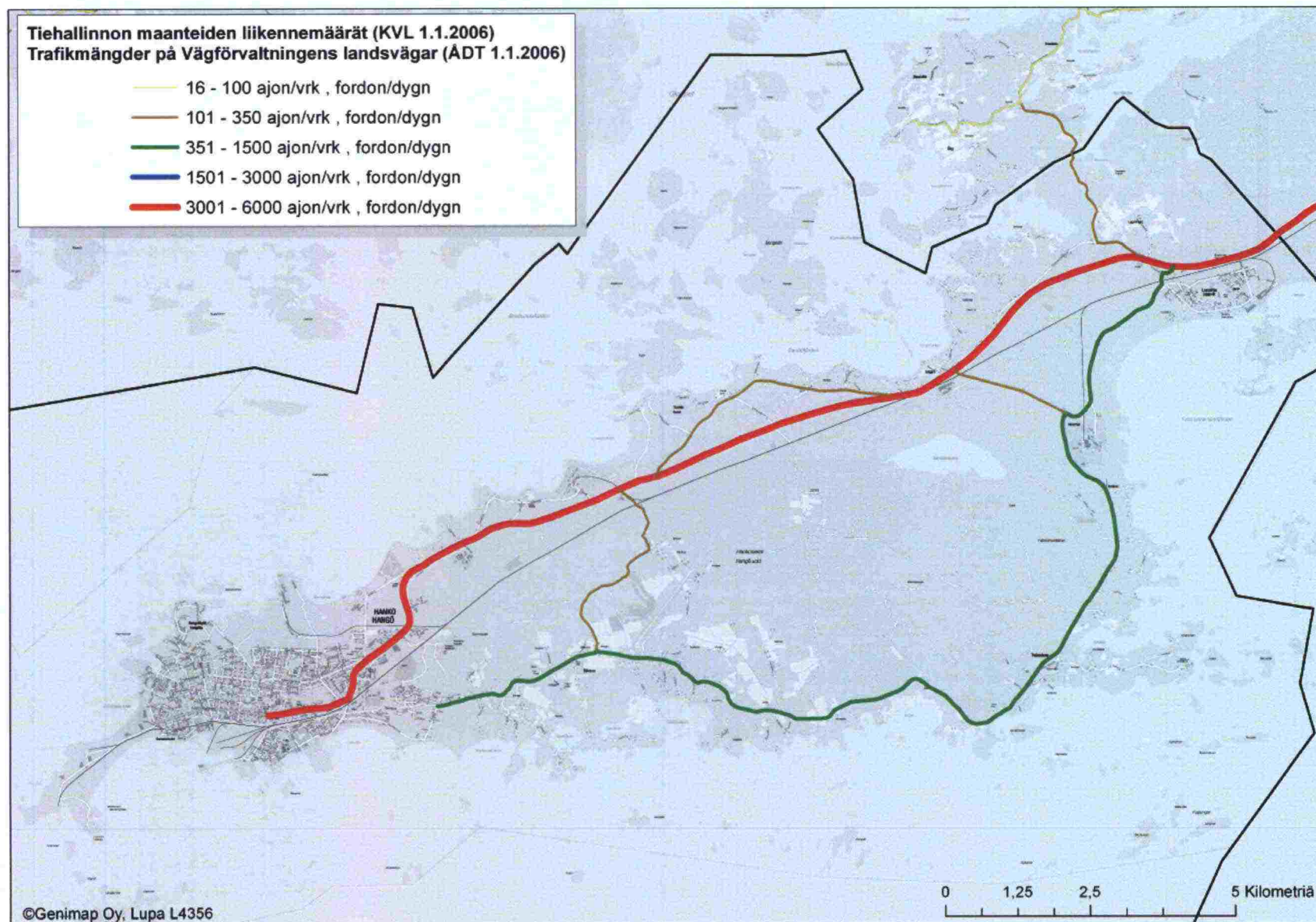
2.2 Trafiknät

Stommen i Hangö vägnät bildas av riksväg 25 (Mäntsälä–Hangö) som går genom Hangö. Riksväg 25 fungerar som en förbindelseled mellan Hangö hamn och det övriga Finland. Vägen går genom Hangö rutstadsplaneområde ända till hamnen och korsar i flera fall den lokala trafiken. Som landsväg når den Motorgatans anslutning, varifrån den fortsätter som gata. Inom centrumområdet utgjorde den genomsnittliga dygnstrafiken (KVL) under år 2006 ca 4 400 fordon/dygn. Inom glesbebyggelseområdet utgjorde den tunga trafikens andel på riksväg 25 nära 25 % av fordonstrafiken. Inom centrumområdet var de tunga fordonens andel 17 %.



Kuva 2.1 Suunnittelualueen liikenneverkko.

Bild 2.1 Planeringsområdets trafiknät.



Kuva 2.2 Maanteiden liikennemäärät 1.1.2006.

Bild 2.2 Trafikmängderna på landsvägarna 1.1.2006.

Muilla Hangon tieverkon teillä vuorokausiliikenne on alle 700 ajoneuvoa vuorokaudessa ja raskaan liikenteen osuus alle 13 %. Maantieverkon keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä (KVL) on esitetty kuvassa 2.2.

Valtatiellä 25 nopeusrajoitus on pääosin 100 km/h. Liittymien kohdalla nopeusrajoitus on 80 km/h ja keskustan lähellä ja keskustassa 40–60 km/h. Muilla maantiellä nopeusrajoitus vaihtelee välillä 50–80 km/h. Kuvassa 2.4 on esitetty maantieverkon nopeusrajoitukset.

Hangon keskustan alueella on pääosin alueellinen 40 km/h rajoitus.

På de övriga vägarna inom Hangö vägnät var dygnstrafiken under 700 fordon i dygnet och den tunga trafikens andel under 13 %. Den genomsnittliga dygnstrafiken på landsvägsnätet (KVL) återges i bild 2.2.

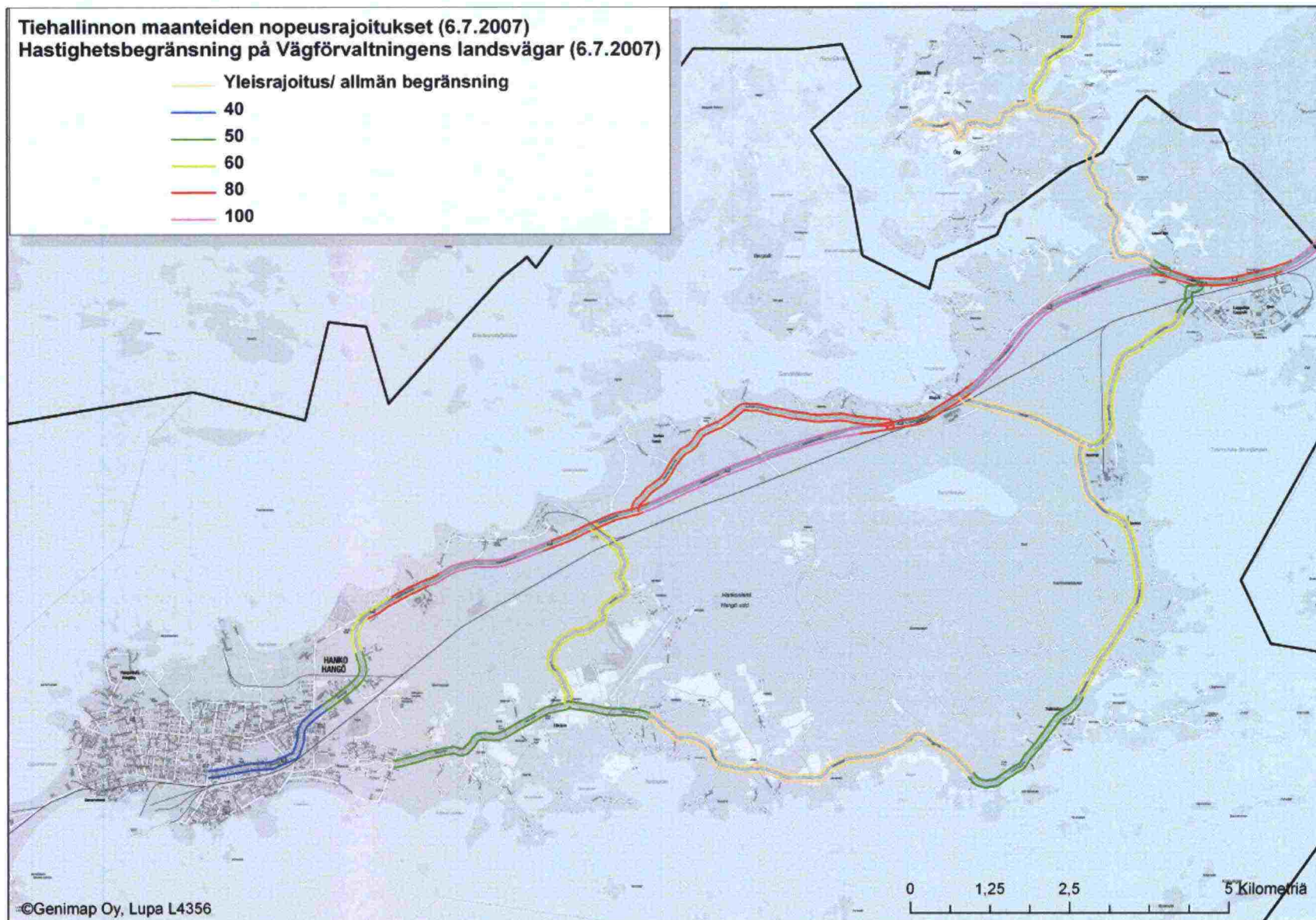
På riksväg 25 är fartbegränsningen i huvudsak 100 km/h. Vid anslutningarna är fartbegränsningen 80 km/h och nära centrum samt i centrum 40–60 km/h. På övriga landsvägar varierar fartbegränsningen 50–80 km/h. I bild 2.4. återges fartbegränsningarna på landsvägsnätet.

Inom centrumområdet i Hangö gäller i huvudsak en regional fartbegränsning 40 km/h.



Kuva 2.3 Hanko sijaitsee merellisessä ympäristössä Uudenmaan maakunnassa.

Bild 2.3 Hangö är beläget i havsmiljö i landskapet Nyland.



Kuva 2.4 Maanteiden nopeusrajoitukset 1.1.2006.

Bild 2.4 Fartbegränsningar på landsvägarna 1.1.2006.

Hangon nopeusselvitys 2006

Vuonna 2006 Hangon kaupungin keskusta-alueella tehtiin nopeusmittauksia, joiden avulla selvitettiin keskustan pääväylien nopeustasoja. Mittaukset tehtiin 22.8.–29.8.2006 (tiistai–tiistai) välisenä aikana. Mittauksia tehtiin viidessä mittauspisteessä Santalantiellä, Korsmaninkadulla ja kolmessa paikassa Esplanaadilla.

Mittauspisteiden sijainti on esitetty kuvassa 2.5. Ensimmäinen mittauspiste oli Santalantiellä Käsityöläiskadun ja Lasitehtaankadun eteläpuolella (piste 1). Santalantiellä nopeusrajoitus on 40 km/h. Toinen mittauspiste oli Korsmaninkadulla Auringonkujan ja Tähtikujan välissä (piste 2). Korsmaninkadulla nopeusrajoitus on 40 km/h. Loput kolme mittauspistettä sijaitsivat Esplanaadilla; Sepänkadun länsipuolella (piste 3), Linjakadun itäpuolella (piste 4), Astreantien itäpuolella (piste 5). Kaikissa pisteissä nopeusrajoitus oli 40 km/h.

Mittaustuloksista on tarkasteltu keskinopeutta, V_{85} -nopeutta sekä nopeusrajoituksen ylittäneiden osuutta. V_{85} kertoo nopeuden, jonka 15 % autoilijoista ylitti. Selvityksessä tarkasteltiin erikseen raskaiden ajoneuvojen nopeuksia.

Kaikissa mittauspisteissä ajoneuvojen keskinopeus ylitti selvästi nopeusrajoituksen (40 km/h). Keskinopeudet olivat 47–49 km/h väliltä. Autoilijoista lähes 90 % ylitti nopeusrajoituksen. Kaikissa mittauspisteissä V_{85} ylitti 50 km/h.

Raskaiden ajoneuvojen nopeudet olivat korkeampia kuin kaikkien ajoneuvojen sekä Santalantiellä että Korsmaninkadulla. Nopeusrajoituksen ylitti yli 90 % raskaista ajoneuvoista. Esplanaadilla raskaiden ajoneuvojen nopeudet olivat hieman alhaisempia, mutta ero ei ollut suuri. Täälläkin nopeusrajoitusten ylittäneiden raskaiden ajoneuvojen määrä oli suuri, yli 80 %.

Fartutredningen 2006 i Hangö

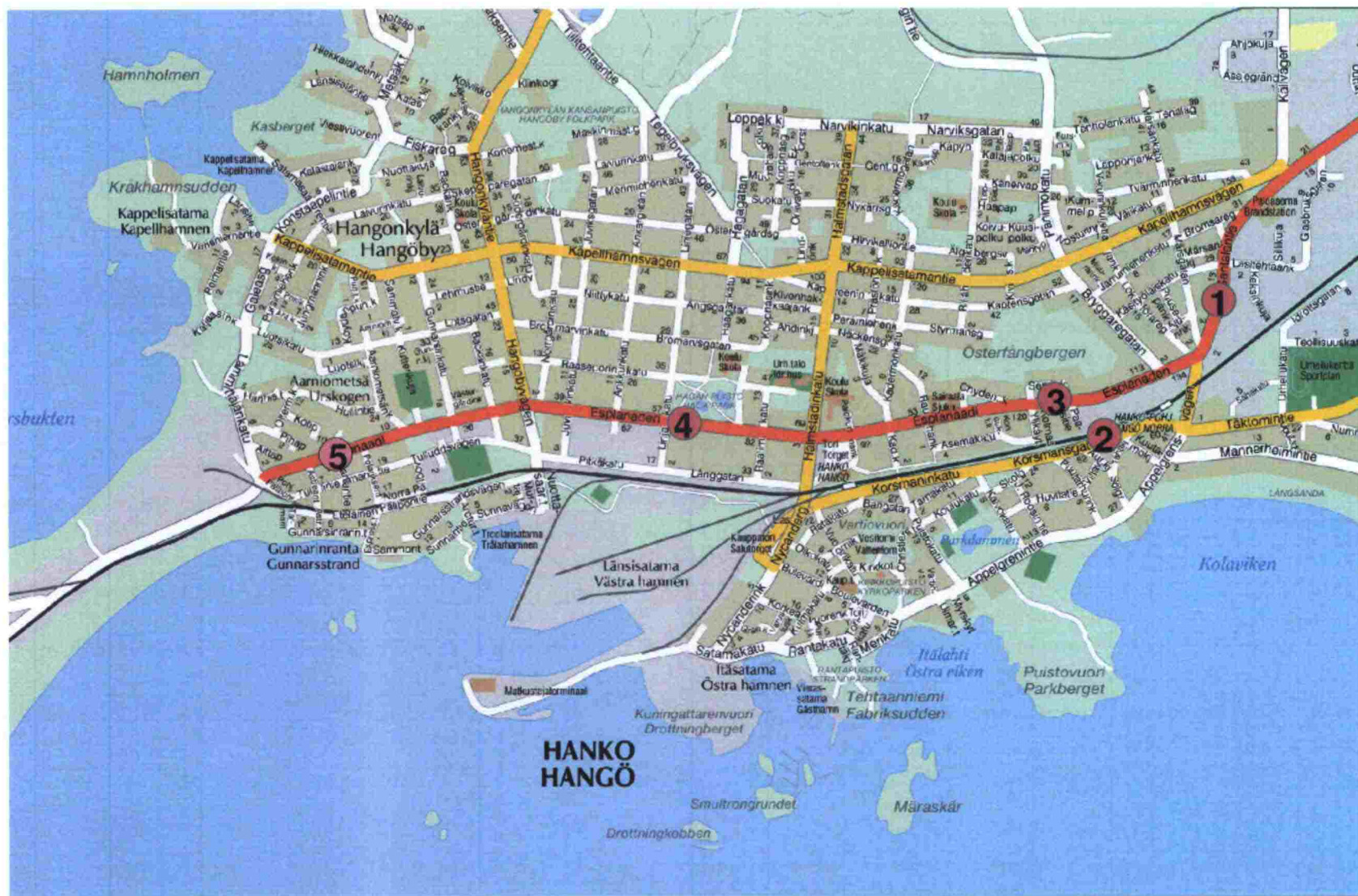
År 2006 utfördes inom Hangö stads centrumområde hastighetsmätningar med vilkas hjälp man utredde körhastighetsnivåerna på huvudlederna i centrum. Mätningarna gjordes under tiden 22.8.–29.8.2006 (tisdag - tisdag). Mätningarna gjordes i fem mätningpunkter: på Sandövägen, på Korsmansgatan och på tre ställen på Esplanaden.

Mätningpunkternas placering framgår av bild 2.5. Den första mätningpunkten låg på Sandövägen söder om Hantverkaregatan och Glasbruksgatan (punkt 1). På Sandövägen är fartbegränsning 40 km/h. Den andra mätningpunkten var på Korsmansgatan mellan Solgränden och Stjärngränden (punkt 2). På Korsmansgatan är fartbegränsning 40 km/h. De återstående tre mätningpunkterna låg på Esplanaden, väster om Smedsgatan (punkt 3), öster om Linjegatan (punkt 4) samt öster om Astreavägen (punkt 5). I alla dessa punkter var fartbegränsningen 40 km/h.

Ur mätningresultaten har granskats medelhastigheterna, V_{85} -hastigheten samt andelen bilister som överskred fartgränsen. V_{85} anger den hastighet som 15 % av bilisterna överskred. Vid utredningen granskades de tunga fordonens hastigheter särskilt.

I alla mätningpunkter överskred fordonens medelhastighet klart fartgränsen (40 km/h). Medelhastigheterna befann sig mellan 47 och 49 km/h. Av bilisterna överskred nästan 90 % fartgränsen. I alla mätningpunkter överskred V_{85} 50 km/h.

De tunga fordonens hastigheter var högre än medelhastigheterna för alla fordon både på Sandövägen och på Korsmansgatan. Över 90 % av de tunga fordonen överskred fartgränsen. På Esplanaden var de tunga fordonens medelhastighet något lägre, men skillnaden var inte stor. Också här var antalet tunga fordon som överskred fartgränsen stor, över 80 %.








Kuva 2.5 Nopeusmittauspisteiden sijainti.

Bild 2.5 Hastighetsmätningpunkternas läge.

Taulukko 2.1 Nopeusmittauspisteiden sijainti ja mitatut ajonopeudet.

Tabell 2.1 Uppmätta hastigheter i de olika mätningpunkterna.

Mittauspiste / Mätningpunkt	Kaikki / Alla fordon				Raskaat / Tunga fordon				Nopeus- rajoitus / Fartgräns
	Kpl / Antal	Keski- nopeus / Medel- hastighet	V85	Nop.raj. ylittäneet / Överskred fartgränsen	Kpl / Antal	Keski- nopeus / Medel- hastighet	V85	Nop.raj. ylittäneet / Överskred fartgränsen	
1. Santalantie / Sandövägen	47 222	48 km/h	54 km/h	93 %	6 933	48 km/h	53 km/h	92 %	
2. Korsmaninkatu Korsmansgatan	9 357	49 km/h	56 km/h	92 %	1 699	50 km/h	58 km/h	93 %	
3. Esplanaadi (itä) Esplanaden (öst)	33 321	46 km/h	52 km/h	88 %	2 166	44 km/h	51 km/h	82 %	
4. Esplanaadi (keski) Esplanaden (mitt)	41 666	47 km/h	53 km/h	87 %	2 968	46 km/h	52 km/h	87 %	
5. Esplanaadi (länsi) Esplanaden (väst)	41 666	49 km/h	57 km/h	90 %	2 147	46 km/h	54 km/h	81 %	

Korsmaninkadun (piste 2) ajosuuntien huomattavaa liikennemäärien eroa ei pysty selittämään laiterikolla tai jollain muulla teknisellä vialla, koska tuntitasolla on myös toiselta suunnalta tasaisesti liikennettä. Tulokseen saattavat vaikuttaa paikalliset senhetkiset olosuhteet tai vallitseva ajoreittikäytäntö.

Korsmansgatans (punkt 2) betydande skillnad mellan trafikmängderna i olika körriktning kan inte förklaras som följd av ett apparatfel eller något annat tekniskt fel, eftersom det på timnivån är jämn trafik även från den andra riktningen. Resultaten kan ha påverkats av tillfälliga lokala förhållanden på platsen eller av det rådande ruttvalet.

2.3 Aikaisemmat suunnitelmat ja osayleiskaava

Hangon edellinen liikenneturvallisuussuunnitelma valmistui vuonna 1990. Kyseisestä suunnitelmasta on otettu mukaan soveltuvin osin joitakin toimenpide-esityksiä, vaikka suurelta osin suunnitelma on vanhentunut.

Tämän liikenneturvallisuussuunnitelman lähtötietoina ovat lisäksi toimineet seuraavat Hangon alueella viime vuosina valmistuneet suunnitelmat:

- Ajonopeuksien hillitseminen Hangossa, 2005
- Hangon nopeusselvitys, 2006
- Hangon kaavoituskatsaus, 2006–07
- Hangon sataman logistiikkaselvitys, 2007
- Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma, 2007

Hangon kaupunki on käynnistänyt vuonna 2007 keskustan osayleiskaavatyön, jonka suunnittelualueena toimii kantakaupungin alue. Osayleiskaavatyöhön ei sisälly kokonaisvaltaista liikennesuunnittelua, mistä johtuen Hangossa on myös parhaillaan tekeillä osayleiskaavatyöhön liittyvä Hangon kaupungin liikenneselvitys yhdessä Hangon kaupungin ja Uudenmaan tiepiirin kanssa. Liikenneselvitys valmistuu vuoden 2008 aikana.

Tässä liikenneturvallisuussuunnitelmassa on käsitelty vain pieniä, kustannustehokkaita ja toteuttamiskelpoisia liikenneturvallisuuden parantamiskeinoja. Suuremmat verkolliset ja alueelliset parannusehdotukset – kuten uudet väylät, pääkatujen suuremmat rauhoittamistoimenpiteet ja raskaan liikenteen tiejärjestelyt – kirjataan erilliseen liikenneselvitykseen.

2.3 Tidigare planer samt delgeneralplanen

Den föregående trafiksäkerhetsplanen för Hangö blev färdig år 1990. Ur den ifrågavarande planen har i tillämpliga delar medtagits några åtgärdsförslag, fastän planen till största delen är föråldrad.

Som utgångsfakta i föreliggande trafiksäkerhetsplan har ytterligare anlitats följande under de senaste åren färdigställda planer för Hangöområdet:

- Dämpning av körhastigheterna i Hangö, 2005
- Körhastighetsutredning för Hangö, 2006
- Planläggningsöversikt för Hangö, 2006–07
- Logistikutredning för Hangö hamn, 2007
- Plan för trafiksystemet i Västra Nyland, 2007

Hangö stad har år 2007 inlett delgeneralplanearbetet för centrum. Som planeringsområde fungerar innerstadsområdet. I delgeneralplanearbetet ingår ingen övergripande trafikplanering. Därför håller man i Hangö på att i anslutning till delgeneralplanearbetet utföra en trafikutredning för Hangö stad som ett samarbete mellan Hangö stad och Nylands vägdistrikt. Trafikutredningen blir färdig under år 2008.

I föreliggande trafiksäkerhetsplan har behandlats bara små, kostnads-effektiva och genomförbara sätt att förbättra trafiksäkerheten. De större förbättringsförslagen inriktade på hela vägnätet och regionen – såsom nya trafikleder, större fredningsåtgärder gällande huvudgatorna samt väglösningar för den tunga trafiken – behandlas i den separata trafikutredningen.

3 LIIKENNETURVALLISUUDEN NYKYTILÄ JA ONGELMAT

3.1 Liikenneonnettomuudet

3.1.1 Yleistä

Tietoja liikenneonnettomuuksista tilastoidaan Suomessa sekä poliisiin tietoon tulleiden että vakuutusyhtiöille ilmoitettujen onnettomuuksien perusteella. Poliisin tietoon tulevat kaikki kuolemaan johtaneet liikenneonnettomuudet, mutta vain osa loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista.

Tilastokeskus ylläpitää onnettomuustietokantaa poliisin onnettomuustietojen perusteella. Tiehallinto ylläpitää omaa tietokantaa maanteiden osalta. Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta (VALT) kokoaa oman tilastonsa onnettomuuksista, joista on maksettu korvausta liikennevakuutuksesta. Aineisto perustuu lähinnä vakuutuksenottajien antamiin tietoihin ja sisältää paljon tietoa lievistä peltikolareista. VALT:n tilastoissa on suuri määrä sellaisia aineelliseen vahinkoon johtaneita liikenneonnettomuuksia, jotka eivät näy poliisin tiedoissa.

Tämän liikenneturvallisuussuunnitelman onnettomuustarkastelut perustuvat poliisin tienpitäjälle ilmoittamiin vuosina 2002–06 sekä alkuvuonna 2007 tapahtuneisiin onnettomuuksiin sekä Tilastokeskuksen vuosien 1997–2006 aineistoon.

3.1.2 Onnettomuusmäärät ja niiden vakavuus

Hangossa tapahtui vuosina 2002–06 yhteensä 430 poliisiin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta. Onnettomuuksista 3 johti kuolemaan ja noin 70 loukkaantumiseen. Onnettomuuksista noin 40 % tapahtui maanteillä ja 60 % kaduilla, yksityistieverkolla tai muilla alueilla (esim.

3 NULÄGE OCH PROBLEM INOM TRAFIKSÄKERHETEN

3.1 Trafikolyckor

3.1.1 Allmänt

Uppgifter om trafikolyckor statistikförs i Finland på basis av både de till polisens kännedom komna och de till försäkringsbolagen anmälda olyckorna. Till polisens kännedom kommer alla trafikolyckor som lett till dödsfall, men bara en del av de olycksfall där personer blivit skadade.

Statistikcentralen upprätthåller en olycksdatabas på basis av polisens olycksuppgifter. Vägförvaltningen upprätthåller en egen databas för landsvägar. Försäkringsbolagens trafiksäkerhetskommitté (VALT) sammanställer sin egen statistik över olyckor, för vilka det har erlagts ersättning genom trafikförsäkringen. Materialet baserar sig närmast på uppgifter som försäkringstagarna har gett och innehåller mycket uppgifter om lindriga plåtskadekrockar. I VALT:s statistik ingår en stor mängd sådana trafikolyckor som lett till materiella skador och som inte framgår av polisens statistik.

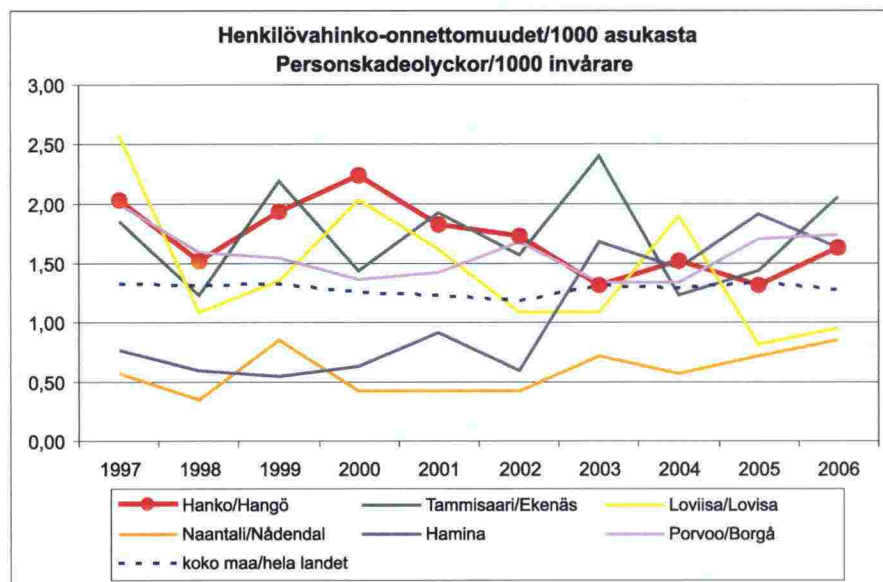
Olycksgranskningarna i föreliggande trafiksäkerhetsplan baserar sig på de olyckor som polisens meddelat till vägghållaren åren 2002–06 och under början av år 2007 samt på Statistikcentralens material för åren 1997–2006.

3.1.2 Trafikolyckornas antal och allvarlighet

I Hangö inträffade under åren 2002–06 sammanlagt 430 trafikolyckor som kom till polisens kännedom. Av olyckorna ledde 3 till dödsfall och ca 70 till personskador. Av olyckorna inträffade ca 40 % på landsvägar

pysäköintialueilla). Kolmannes kaikista henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista oli kevyen liikenteen (jalankulkija, polkupyöräilijä tai mopoilija) onnettomuuksia. Kevyen liikenteen onnettomuuksien merkitys on tilastojen ja kaavioiden näyttämää suurempi, koska tutkimusten mukaan vain noin 10 % polkupyöraonnettomuuksista tulee poliisiin tietoon.

Asukaslukuun suhteutettuna suunnittelualueella tapahtuu enemmän henkilövahinko-onnettomuuksia kuin koko maassa keskimäärin (kuva 3.1). Suomen tieliikenteessä on loukkaantunut kymmenen vuoden tarkastelujaksolla vuosittain keskimäärin noin 1,3 ihmistä 1 000 asukasta kohden. Hangossa henkilövahinkoihin johtaneiden onnettomuuksien uhreja on ollut vastaavalla jaksolla keskimäärin 2,0 henkilöä /1 000 asukasta/vuosi.



och 60 % på gatorna, privatvägnätet eller på andra områden (t.ex. parkeringsområden). En tredjedel av alla dem som råkade ut för personskador var fotgängare, cyklister eller mopedförare. Olyckorna inom gång- och cykeltrafiken är fler än statistiken och diagrammen visar, eftersom enligt undersökningar bara ca 10 % av cykelolyckorna kommer till polisens kännedom.

I relation till invånartalet sker det i trafiken på planeringsområdet mer personskadeolyckor än i hela landet i genomsnitt (Bild 3.1). Inom vägtrafiken i Finland har det under en tioårig observationsperiod årligen skadats i genomsnitt ca 1,3 personer per 1 000 invånare. I Hangö har under motsvarande period vid personskadeolyckor skadats i genomsnitt 2,0 personer per 1000 invånare och år.

Kuva 3.1 Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet tuhatta asukasta kohden Suomessa, Hangossa ja eräissä samankokoisissa kaupungeissa (lähde: Tilastokeskus).

Bild 3.1 Antalet personskadeolyckor per tusen invånare i Finland, i Hangö och i några städer av samma storlek (källa: Statistikcentralen).

Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien uhrin kulkumuodoittain suhteessa asukaslukuun on esitetty kuvassa 3.2. Hangossa tapahtuu polkupyörä- ja mopo-onnettomuuksia enemmän kuin Uudellamaalla ja koko maassa keskimäärin.

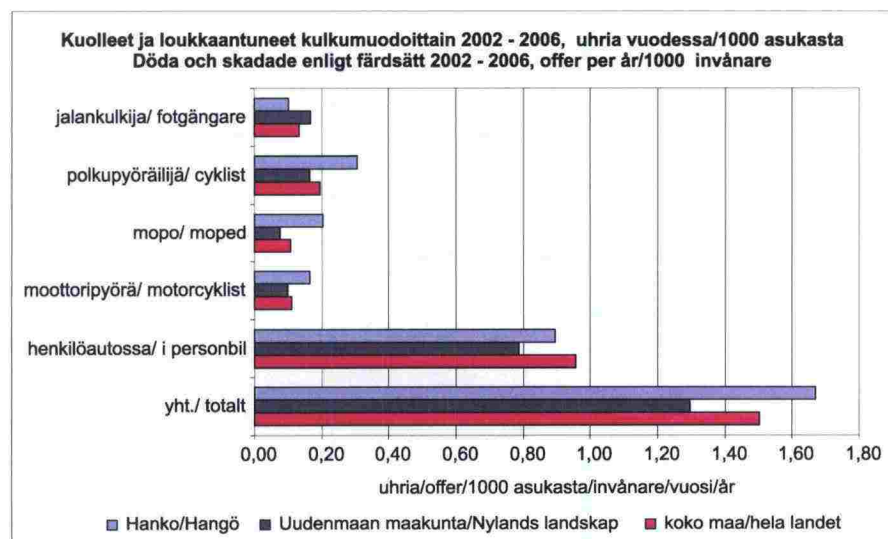
Hangon onnettomuuksille on tyypillistä, että hyvällä kelillä tapahtuu maan keskimääräiseen tasoon nähden paljon onnettomuuksia, mutta jäisellä vähän. Alkoholien osuus onnettomuuksiin on Hangossa hieman keskimääräistä alhaisempi. Alkoholit olivat mukana 7 % onnettomuuksista, kun koko maassa vastaavasti 11 % onnettomuuksista.

Raskas liikenne oli osallisena 17 % onnettomuuksista, kun koko maassa vastaavasti noin 10 % onnettomuuksista.

Antalet döda och skadade vid personskadeolyckor i relation till invånartalet återges enligt färdstätt i bild 3.2. I Hangö inträffar fler cykel- och mopedolyckor än genomsnittligt i Nyland och i hela landet.

Typiskt för trafikolyckorna i Hangö är att det vid gott väglag inträffar många olyckor i jämförelse med genomsnittet för landet, medan antalet vid isigt väglag är mindre. Alkoholens andel i trafikolyckorna är i Hangö något lägre än genomsnittet. Alkoholen var med i 7 % av trafikolyckorna, medan motsvarande siffra för hela landet är 11 %.

Den tunga trafiken var delaktig i 17 % av trafikolyckorna, medan motsvarande siffror för hela landet är ca 10 % av olyckorna.



Kuva 3.2 Kuolleet ja loukkaantuneet kulkumuodoittain vuosina 2002–2006.

Bild 3.2 Döda och skadade i trafikolyckor enligt färdstätt åren 2002–2006

3.1.3 Onnettomuusluokat ja ikäjakaumat

Onnettomuudet maantieverkolla

Maanteillä tapahtuneista onnettomuuksista 72 % tapahtui valtatiellä 25. Hangossa yleisimpiä liikenneonnettomuuksia maantieverkolla ovat olleet eläinonnettomuudet (63 %). Seuraavaksi yleisin onnettomuusluokka on yksittäisonnettomuudet. Eniten loukkaantumisia on tapahtunut henkilöauton kuljettajille tai kyydissä olleille, 50 % loukkaantumisista. Kaikista Hangon maantieverkolla tapahtuneista loukkaantumisista 27 % tapahtui kevyelle liikenteelle.

Onnettomuudet katuverkolla

Suurimmassa osassa Hangon katu- ja yksityistieverkon onnettomuuksista osallisena oli henkilöauto (74 % onnettomuuksista). Myös henkilövahinkoja tapahtui eniten henkilöauton kuljettajille tai kyydissä matkustaville, 50 %:ssa kaikista henkilövahingoista. Vuosina 2002–2006 katu- ja yksityisverkolla kuoli kolme henkilöä. Henkilövahingoista kolmannes tapahtui kevyelle liikenteelle.

Ikäjakauma

Liikenneonnettomuuksien uhreista useat ovat nuoria juuri ajokortin saaneita (18–20-vuotiaat) tai mopoikäisiä (15–17-vuotiaat). Uhreista 28 % oli 15–24-vuotiaita, kun heidän osuus koko väestöstä on vain noin 10 prosenttia. Ikäjakauma henkilövahingoista on esitetty kuvassa 3.3.

3.1.3 Olycksklasser och åldersfördelningar

Olyckor på landsvägsnätet

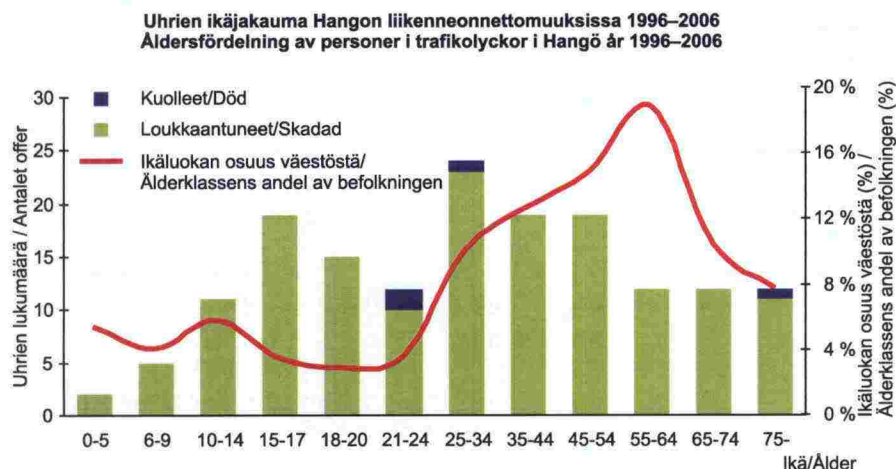
Av olyckorna på landsvägarna inträffade 72 % på riksväg 25. I Hangö har de allmänaste trafikolyckorna på landsvägsnätet varit viltolyckor (63 %). Den nästvanligaste olycksklassen är singelolyckorna. De flesta skadorna har drabbat förare eller passagerare i personbilar, 50 % av alla skador. Av alla personskador som inträffade på Hangö landsvägsnät drabbade 27 % gång- och cykeltrafiken.

Olyckor på gatunätet

I den största delen av trafikolyckorna på Hangö gatunät och privatvägsnät har en personbil varit delaktig (74 % av olyckorna). Också personskador drabbade mest förare och passagerare i personbilar, 50 % av alla personskador. Under åren 2002–06 dog tre personer i olyckor på gatu- och privatvägsnätet. Av personskadorna drabbade en tredjedel gång- och cykeltrafiken.

Åldersfördelningen

Av trafikolyckornas offer är många unga som just har fått körkort (18–20-åringar) eller är i mopedåldern (15–17-åringar). Av offren var 28 % i åldern 15–24 år, medan deras andel av hela befolkningen är bara ca 10 %. Åldersfördelningen bland dem som dött eller skadats i trafikolyckor framgår av bild 3.3.



Kuva 3.3 Onnettomuuksien uhrien ikäjakauma (lähde: Tilastokeskus).

Bild 3.3. Åldersfördelningen bland trafikolycksoffren (källa: Statistikcentralen).

3.1.4 Onnettomuuskustannukset

Tiehallinnon onnettomuushinnoittelun mukaiset liikenneonnettomuuksien keskimääräiset yksikkökustannukset (vuoden 2005 hintataso) ovat henkilövahinkoon johtaneissa onnettomuuksissa noin 471 000 euroa ja omaisuusvahinkoon johtaneissa onnettomuuksissa noin 2 700 euroa (Tiehallinto, 2005). Kaupungin maksettavaksi onnettomuuskustannuksista kohdistuu noin 15–20 % mm. erilaisina sosiaali- ja terveystoimen menoina.

Hangon vuotuiset onnettomuuskustannukset ovat yhteensä noin 6 miljoonaa euroa, josta Hangon kaupungin osuus on noin 1,2 miljoonaa euroa.

Liikennevahinkojen kuntakohtaisista kustannuksista on laskettu esimerkkejä neljästä erilaisesta onnettomuustapauksesta soveltaen kolmen eri kunnan (Lohja, Mäntsälä, Siuntio) tilinpäätöstietoja vuodelta 2004 (Mikkonen, 2006). Lasketut kustannukset (euroa) on esitetty taulukoissa 3.1–3.4.

3.1.4 Olyckskostnaderna

Trafikolyckornas enhetskostnader (prisnivå för år 2005) var enligt Vägförvaltningens olycksprissättning i olyckor som ledde till personskador ca 471 000 euro och i olyckor som ledde till materiella skador ca 2 700 euro (Vägförvaltningen, 2005). Av olyckskostnaderna faller ca 15–20 % på staden bl.a. i form av olika utgifter inom social- och hälsosektorn.

De årliga kostnaderna för trafikolyckorna i Hangö är sammanlagt ca 6 miljoner euro, varav Hangö stads andel är ca 1,2 miljoner euro.

För trafikskadekostnaderna per kommun har beräknats fyra exempel på olika olyckstyper genom tillämpning av bokslutsuppgifterna år 2004 från tre kommuner (Lojo, Mäntsälä, Sjundeå) (Mikkonen, 2006). De beräknade kostnaderna i euro återges i tabellerna 3.1–3.4.

Taulukko 3.1 Koululaisen (10 v.) vakava loukkaantuminen pyöräilyonnettomuudessa, jonka seurauksena on liikuntavammasta aiheutuva invaliditeetti (75 %).

Tabell 3.1 Skolelev (10 år) skadas allvarligt i en cykelolycka, som leder till rörelsehinder och invaliditet (75 %).

Menokohde Utgiftsslag	Lohja Lojo	Mäntsälä	Siuntio Sjundeå
- Palo- ja pelastustoimen kuljetuspalvelu	1 080	1 860	1 020
- Brand- och räddningssektorns transporttjänst			
- Perushoitokäynnit, 4 krt	280	384	180
- Bashälsovårdsbesök, 4 ggr			
- Erikoissairaanhoito, 40 pv	32 040	30 720	27 520
- Specialsjukvård, 40 d.			
- Kuntoutus, 1 v.	48 545	53 290	38 325
- Rehabilitering, 1 år			
- Invakuljetukset koulukäynnin aikoina, 10 v. (nykyarvoon)	84 353	84 353	84 353
- Färdtjänst för handikappade under skolgång, 10 år (nuvärde)			
- Omaishoidon tuki elinikäisesti, 43 v. (nykyarvoon)	55 082	53 636	75 057
- Livslångt stöd till närståendevård, 43 år (nuvärde)			
Yhteensä Totalt	221 380	224 243	227 055

Taulukko 3.2 Nuoren (20 v.) kuljettajan kuolema ulosajossa kaiteen läpi taajama-alueella.

Tabell 3.2 Ung (20 år) bilförare dör vid avkörning genom sidoräcke i tätortsområde.

Menokohde Utgiftsslag	Lohja Lojo	Mäntsälä	Siuntio Sjundeå
- Palo- ja pelastustoimen kuljetuspalvelu	1 080	1 860	1 020
- Brand- och räddningssektorns transporttjänst			
- Palo- ja pelastustoimen raivauspalvelut	2 160	3 720	2 040
- Brand- och räddningssektorns röjningstjänst			
- Verotulon menetys, 45 v. (nykyarvoon)	113 028	94 608	120 176
- Förlorad skatteinkomst, 45 år (nuvärde)			
- Kaiteen korjaus	15 000	15 000	15 000
- Reparation av räcket.			
- Väililliset menetykset (10 % verotulon menetyksestä)	11 303	9 461	12 018
- Indirekta förluster (10 % av förlorad skatteinkomst)			
Yhteensä Totalt	142 571	124 649	150 254

Taulukko 3.3 Ikäihmisen (70 v.) vammautuminen jalankulkijana auton töytäisemänä. Invaliditeetti 60 %.

Tabell 3.3 Äldre (70 år) fotgängare skadas vid knuff av bil; invaliditet 60 %

Menokohde Utgiftsslag	Lohja Lojo	Mäntsälä	Siuntio Sjundeå
- Palo- ja pelastustoimen kuljetuspalvelu	1 080	1 860	1 020
- Brand- och räddningssektorns transporttjänst			
- Perushoitokäynnit, 4 krt.	284	384	180
- Bashälsovårdsbesök, 4 gg			
- Erikoissairaanhoito, 20 pv.	16 020	15 360	13 760
- Specialsjukvård, 20 d.			
- Omaishoidon tuki, 5 v. (nykyarvoon)	12 038	11 722	16 534
- Stöd till närståendevård, 5 år (nuvärde)			
Yhteensä Totalt	29 422	29 326	31 494

Taulukko 3.4 Nelilapsisen perheen huoltajan (35 v.) kuolema nokkakolarissa.

Tabell 3.4 Fyrabarnsfamiljs försörjare (35 år) dör i frontalkrock.

Menokohde Utgiftsslag	Lohja Lojo	Mäntsälä	Siuntio Sjundeå
- Palo- ja pelastustoimen kuljetuspalvelu	1 080	1 860	1 020
- Brand- och räddningssektorns transporttjänst			
- Palo- ja pelastustoimen raivauspalvelu	4 320	7 440	4 080
- Brand- och räddningssektorns röjningstjänst			
- Toimeentulotuki, 15 v. (nykyarvoon)	36 468	31 910	40 382
- Utkomststöd, 15 år (nuvärde)			
- Lasten päivähoito, 2 lasta	12 228	15 884	11 270
- Barndagvård, 2 barn			
- Verotulon menetys, 30 v. (nykyarvoon)	94 328	78 955	100 294
- Förlorad skatteinkomst, 30 år (nuvärde)			
- Vällilliset menetykset, 6-kertaisina	56 598	47 376	60 174
- Indirekta förluster, 6-faldiga			
Yhteensä Totalt	205 022	183 525	217 220

3.1.5 Onnettomuuskasaukemat

Maantieverkolla ei Hangon alueella ole merkittäviä onnettomuuskasaukakohteita. Eniten onnettomuuksia on tapahtunut valtatielle 25 (kuva 3.4).

Hangon keskustan onnettomuuskasautumakohteet keskittyvät keskustan vilkkaimpien katujen liittymiin (kuva 3.5). Henkilövahinkoja on tapahtunut viimeisen viiden vuoden aikana eniten seuraavissa liittymissä:

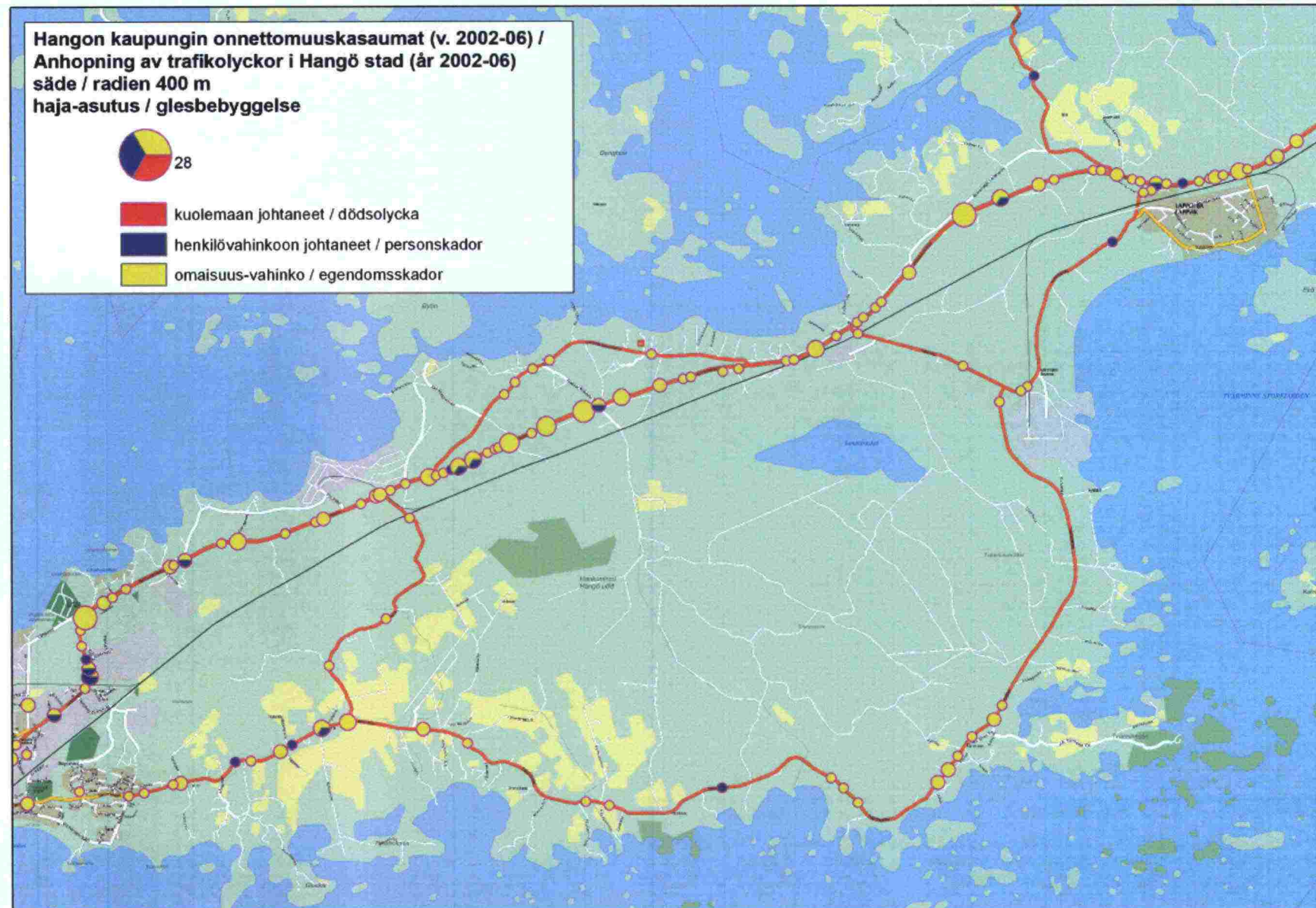
- Kappelisatamantien ja Linjakadun liittymä (7 kpl),
- Esplanadin ja Halmstadinkadun liittymä (4 kpl),
- Kappelisatamantien ja Halmstadinkadun liittymä (3 kpl)
- Korsmaninkadun ja Appelgrenintien liittymä (3 kpl).

3.1.5. Olycksanhopningar

På landsvägsnätet inom Hangöområdet finns inga betydande olycksanhopningsställen. Mest olyckor har inträffat på riksväg 25 (bild 3.4).

Inom Hangö centrum är ställena med olycksanhopningar koncentrerade till de livligaste gatukorsningarna i centrum (bild 3.5). Mest personskador har under de senaste fem åren inträffat vid följande gatukorsningar:

- Kapellhamnsvägens och Linjegatans korsning (7 st),
- Esplanadens och Halmstadsgatans korsning (4 st),
- Kapellhamnsvägens och Halmstadsgatans korsning (3 st)
- Korsmansgatans och Appelgrensvägens korsning (3 st).



Kuva 3.4 Haja-asutusseudun onnettomuudet vuosina 2002–2006.

Bild 3.4 Olyckor inom glesbebyggelseområdet åren 2002–06.



Kuva 3.5 Keskusta-alueen onnettomuuskasaumat vuosina 2002–06.

Bild 3.5 Centrumområdets olycksanhopningar åren 2002–06.

3.2 Liikenneturvallisuuskysely ja koetut ongelmat

Liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisia kohteita kartoitettiin onnettomuusanalyysin lisäksi kaikille kuntalaisille avoimella kuntalaiskyselyllä, johon pystyi vastaamaan sekä internetissä että kirjastoissa. Kyselyssä tiedusteltiin kuntalaisten mielipiteitä liikenteen vaaranpaikoista sekä mielipiteitä liikenneturvallisuuden eri osa-alueiden tilasta. Lisäksi kyselyn täyttämällä pyrittiin herättelemään kuntalaisia ajattelemaan liikenneturvallisuutta osana arjen liikkumista. Kyselystä tiedotettiin paikallislehdissä ja Tiehallinnon mediatiedotteella. Kysely toteutettiin elokuussa 2007 suomen- ja ruotsinkielisenä. Myös muille kuin suunnittelualueella pysyvästi asuville, esimerkiksi kesäasukkaille, tarjottiin mahdollisuus vastata kyselyyn.

Liikenneturvallisuuskyselyssä saatiin 179 vastausta. Vastauksissa oli esitetty yli 100 liikenneympäristön parantamiskomenttia. Kyselyssä eniten kommentteja saaneet liikenteen vaaranpaikat olivat pääsääntöisesti jo tiedossa onnettomuusanalyysin ja asiantuntijahaastattelujen perusteella. Tämä tarkoittaa, että seudun onnettomuusalttiit vaaranpaikat ovat samoja kohteita, jotka tienkäyttäjät kokevat vaarallisiksi. Tunnettujen vaaranpaikkojen lisäksi kyselyssä tuli myös esille useita uusia toimenpidetarpeita.

Kyselyyn vastanneista vajaa kolmannes oli 41–65-vuotiaita, 12 % yli 65-vuotiaita ja loput 26–40-vuotiaita. Vastanneista liki 85 % oli joko täysipäiväisesti työssä käyviä tai eläkeläisiä. Kyselyn yhtenä tavoitteena oli kartoittaa hankolaisten turvalaitteiden käyttämistä. Kyselyyn vastanneista hankolaisista:

- 44 % käyttää pimeän aikaan aina heijastinta
- 77 % käyttää aina autoillessaan turvavyötä
- 18 % käyttää aina hands free -laitetta autossa
- 47 % ei käytä pyöräillessään pyöräilykypärää.

3.2 Trafiksäkerhetsenkäten och de upplevda problemen

De ur trafiksäkerhetssynvinkel problematiska platserna kartlades med hjälp av olycksanalys och också med hjälp av en till alla kommuninvånare riktad öppen kommuninvånarenkät, som kunde besvaras via Internet och i biblioteken. I enkäten efterfrågades kommuninvånarnas åsikter om farliga platser i trafiken samt åsikter om tillståndet inom olika delområden av trafiksäkerheten. Dessutom försökte man få kommuninvånarna att genom enkäten väckas till insikt om trafiksäkerheten som en del av vardagens rörlighet. Det informerades om enkäten i lokalpressen och i Vägförvaltningens mediameddelanden. Enkäten genomfördes i augusti 2007 på finska och svenska. Även andra än de på planeringsområdet fast bosatta, exempelvis sommargäster, erbjöds möjlighet att besvara enkäten.

På trafiksäkerhetsenkäten erhöles 179 svar. I svaren ingick över 100 kommentarer om förbättring av trafikmiljön. De trafikfarliga platser som fick de flesta kommentarerna var som regel kända på basis av olycksanalysen och expertintervjuerna. Detta innebär, att regionens mest olycksbenägna trafikfarliga platser är desamma som trafikanterna upplever som farliga. Förutom de kända trafikfarliga platserna framfördes vid enkäten också många nya åtgärdsbehov.

Av dem som besvarade enkäten var en knapp tredjedel 41–65-åringar, 12 % var över 65-åriga och de övriga 26–40-åringar. Av svararna var nära 85 % antingen heldagsarbetande eller pensionärer. En av enkätens målsättningar var att kartlägga hangöbornas användning av säkerhetsutrustning. Av de hangöbor som besvarade enkäten:

- använder 44 % alltid reflex då det är mörkt
- använder 77 % alltid säkerhetsbälte i bil
- använder 18 % alltid hands free -utrustning i bil
- använder 47 % inte cykelhjälm vid cykelåkning.

Kyselyssä tiedusteltiin mitä ikäryhmiä ja kulkumuotoja hankolaiset pitävät turvattomimmassa asemassa olevina. Selvästi turvattomimpina pidettiin alle kouluikäisiä sekä kouluikäisiä. Myös ikäihmisten liikkumista pidettiin turvattomana. Kulkumuodoista turvattomimmiksi arvioitiin kävely ja pyöräily (kuva 3.6).

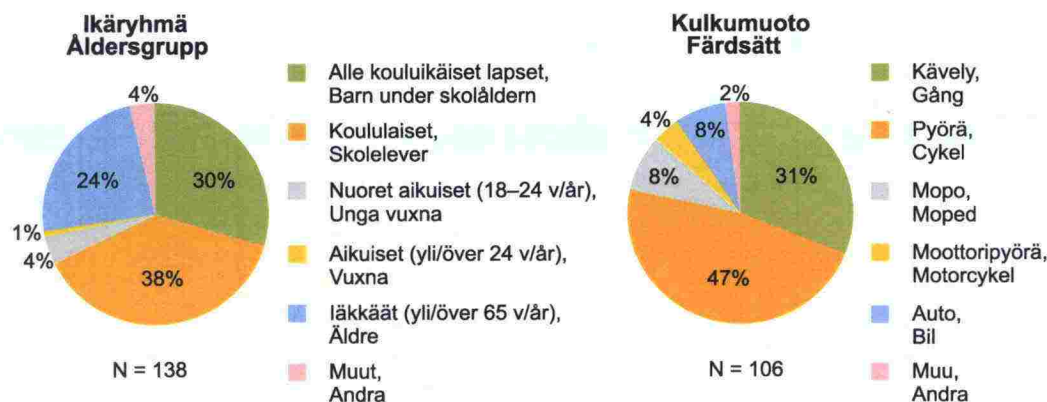
Kyselyssä kysyttiin mielipidettä lukuisan liikenneturvallisuuteen vaikuttavan osatekijän nykytilasta ja tärkeydestä asteikolla 1–5 (tärkeys: 1= ei lainkaan tärkeä, 2= ei kovin tärkeä, 3= jokseenkin tärkeä, 4= tärkeä, 5= erittäin tärkeä / nykytila: 1= erittäin huono, 2= melko huono, 3= ei hyvä eikä huono, 4= melko hyvä, 5= erittäin hyvä).

Vastausten perusteella määritettiin teoreettinen kehittämistarveindeksi painottamalla puutetta asian tärkeydellä [kehittämistarve = (tärkeys-1) * (5-nykytila)]. Kehittämistarve voi saada arvoja väliltä 0–16. Mitä suurempi arvo on, sitä suurempi on kehittämistarve. Mikäli asiaa ei koeta lainkaan tärkeäksi tai mikäli nykytila on erittäin hyvä, on kehittämistarve nolla.

Vid enkäten frågades vilka åldersgrupper och färdssätt som hangöborna anser vara de otryggaste. Man ansåg att barnen i skolåldern och under skolåldern var de klart otryggaste. Också de äldre ansågs vara otrygga i trafiken. Av färdssätten ansåg man gång och cykling vara de mest otrygga. (Bild 3.6).

Vid enkät efterfrågades åsikter om nuläget och viktigheten av ett stort antal trafiksäkerhetspåverkande delfaktorer. Bedömningen gjordes i en skala 1–5 (viktighet: 1= inte alls viktig, 2= inte så viktig, 3= tämligen viktig, 4= viktig, 5= mycket viktig / nuläget: 1= mycket dåligt, 2= tämligen dåligt, 3= varken bra eller dåligt, 4= tämligen bra, 5= mycket bra).

På basis av svaren bestämdes det teoretiska utvecklingsbehovsindexet genom att vikta bristen med frågans viktighet [utvecklingsbehovet = (viktighet-1) * (5-nuläget)]. Utvecklingsbehovet kan få värden mellan 0 och 16. Ju större värdet är, desto större är utvecklingsbehovet. Om saken inte alls anses viktig eller nuläget är mycket bra, är utvecklingsbehovet noll.



Kuva 3.6 Kysely: Mikä ikä- ja tienkäyttäjärühmä on turvattomimmassa asemassa Hangossa?

Bild 3.6 Enkät: Vilka ålders- och trafikantgrupper är de otryggaste i Hangö?

Kyselyn perusteella kokonaisarvosana Hangon liikenneturvallisuudesta oli 2,6 (asteikolla erittäin huono:1 – erittäin hyvä:5). Vastaava arvosana on Järvenpäässä 2,9 ja Porvoossa 2,8 (suunnitelmat valmistuneet vuonna 2007).

Tärkeimmäksi parannusta kaipaavaksi osatekijäksi kyselyssä nousi nopeusrajoitusten noudattaminen. Kehittämistarvelistan kärjessä ovat myös liikennevalvonta, hurjastelevat mopoilijat ja raskas liikenne. Kevyen liikenteen ongelmista esille nousivat erityisesti autoilijoiden piittaamattomuus kevyestä liikenteestä sekä kevyen liikenteen ja ajoneuvoliikenteen turvattomat risteämiset.



På basis av enkäten var totalbetyget för trafiksäkerheten i Hangö 2,6 (på skalan mycket dålig:1 – mycket bra: 5). Motsvarande betyg är i Träskända (Järvenpää) 2,9 och i Borgå 2,8 (planerna färdigställda år 2007).

Den viktigaste delfaktorn som behövde förbättras var enligt enkäten iakttagandet av hastighetsbegränsningar. I toppen av utvecklingsbehovslistan finns också trafikövervakning, buskörande mopedister samt den tunga trafiken. Bland problemen för gång- och cykeltrafiken påpekades särskilt bilisternas nonchalans gentemot fotgängare och cyklister samt de osäkra korsningarna mellan gångtrafik, cykeltrafik och fordonstrafik.

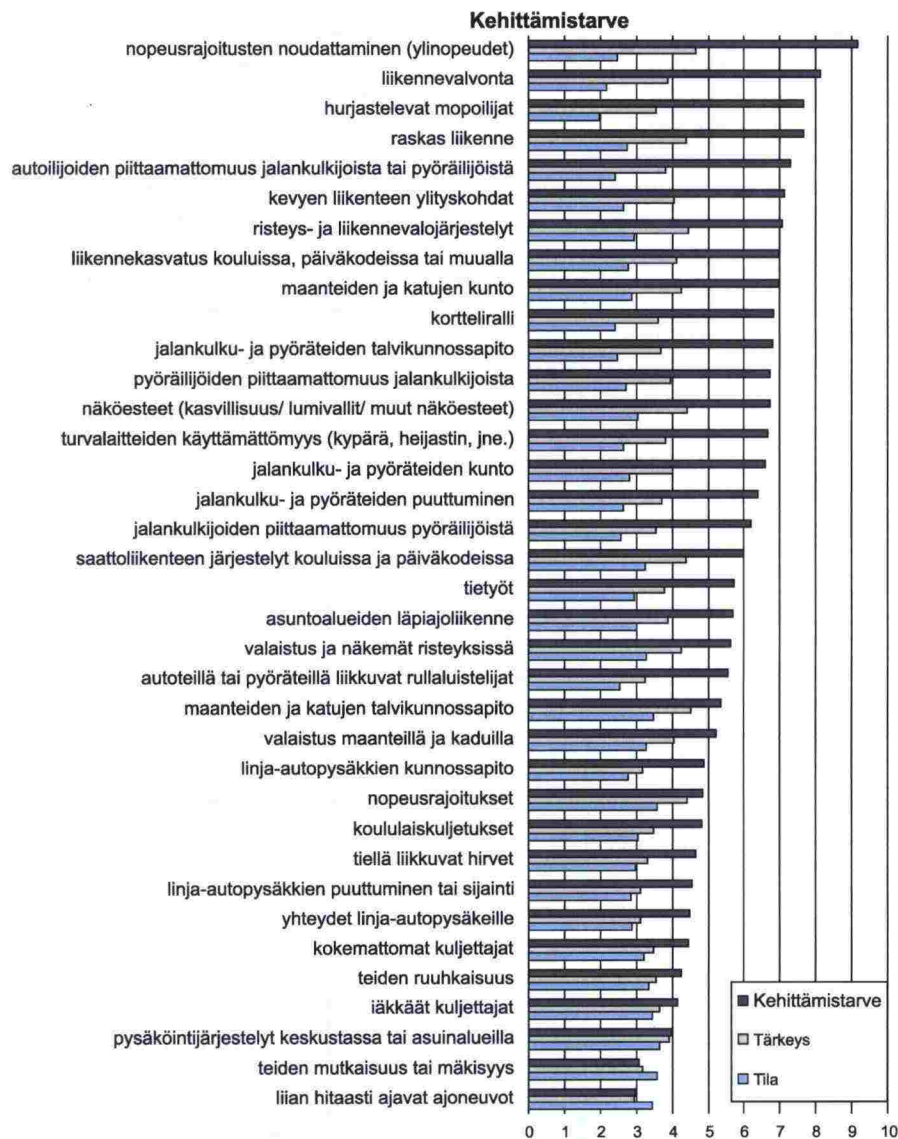


Kuva 3.7 Siirtoautoja Santalantiellä.

Bild 3.7 Nya bilar på väg längs Sandövägen till östra industriområdet.

Kuva 3.8 Autonkuljetusrekkoja ulkosatamassa.

Bild 3.8 Biltransportfordon i yttre hamnen.



Kuva 3.9 Liikenneolosuhteiden nykytila ja tärkeys sekä niistä määritelty kehittämistarve.



Bild 3.9 Trafikförhållandena i nuläget samt det för dem bedömda utvecklingsbehovet.

Liikenneturvallisuuden kokonaistila / Bedöm trafiksäkerheten (som helhet)**3.3 Yhteenveto tärkeimmistä liikenneympäristön ongelmakohteista**

Seuraavassa on esitetty onnettomuusanalyysin, asiantuntijahaastatteluiden, kyselyn, ohjausryhmätyöskentelyn ja maastokäyntien perusteella yhteenveto Hangon pahimmista liikenneturvallisuusongelmista ja kehittämistarpeista:

Onnettomuudet

- Onnettomuuksia asukasta kohden enemmän kuin Suomessa keskimäärin
- Kuolleista ja loukkaantuneista erittäin suuri osa (kolmannes) kevyen liikenteen käyttäjiä
- Raskas liikenne mukana 17 % kaikista onnettomuuksista
- Alkoholi mukana 7 % onnettomuuksista
- Polkupyörä- ja mopo-onnettomuuksia huomattavan paljon
- Eniten onnettomuuksien tapahtuu 15–20-vuotiaille (suhteessa ikäluokan väkilukuun)
- Eniten henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia viimeisen viiden vuoden aikana Kappelisatamantien ja Linjakadun liittymässä (7 kpl), Esplanadin ja Halmstadinkadun liittymässä (4 kpl), Kappelisatamantien ja Halmstadinkadun liittymässä (3 kpl) sekä Korsmaninkadun ja Appelgrenintien liittymässä (3 kpl).

Kuva 3.10 Liikenneturvallisuuden kokonaiskuva Hangossa kyselyn perusteella.

Bild 3.10 Helhetsbedömning av trafiksäkerheten i Hangö enligt enkäten.

3.3 Sammandrag av de viktigaste problemen i trafikmiljön

I det följande har på basis av olycksanalysen, enkäten, expertintervjuer, styrgruppsarbete och terrängbesök gjorts ett sammandrag av de värsta problemen och de viktigaste utvecklingsbehoven inom trafiksäkerheten i Hangö:

Olyckor

- Antalet olyckor per invånare högre än genomsnittligt i Finland.
- Av de döda och skadade är en mycket stor del (var tredje) fotgängare eller cyklist
- Den tunga trafiken delaktig i 17 % av alla trafikolyckor
- Alkoholen delaktig i 7 % av olyckorna.
- Anmärkningsvärt många cykel- och mopedolyckor.
- De flesta trafikolyckorna drabbar 15–20-åringarna (i förhållande till åldersklassens invånarantal)
- De flesta personskadeolyckorna under de fem senaste åren i korsningarna mellan Kapellhamnsvägen och Linjegatan (7 st), Esplanaden och Halmstadsgatan (4 st), Kapellhamnsvägen och Halmstadsgatan (3 st) och mellan Korsmansgatan och Appelgrensvägen (3 st).

Ajoneuvoliikenne

- Suurin haaste satamien aiheuttama raskas liikenne, joka kulkee keskustan läpi
- Siirtoautojen jatkuva liikenne ongelma välillä ulkosatama–itäinen teollisuusalue
- 40 km/h nopeusrajoituksesta huolimatta huomattavan paljon ylinopeuksia
- Pääkatujen mitoitus, katutila/liikenneympäristö ja optinen ohjaus eivät tue nykyistä nopeusrajoitusta
- Korsmaninkadun eteläpuoleinen alue venesatamineen ja Casinoineen vaatii ajonopeuksia alentavia rakenteellisia toimia
- Pysäköintipaikkojen vähyys keskustan lähistöllä.

Kevyt liikenne

- Kevyen liikenteen suurin ongelma pääkatujen risteämiskohdat sekä radan ylitys
- Kävelykeskustan laajentamistarve ilmeinen
- Kevyen liikenteen pohjois-eteläsuuntaiset reitit puutteelliset
- Kevyt liikenne kokonaisuutena turvattomassa asemassa erityisesti keskustassa.

Yksittäiset keskeisimmät parannuskohteet

- Esplanaadin ja Halmstadinkadun liittymä
- Esplanaadin ja Kadermonkadun tasa-arvoinen liittymä
- Kevyen liikenteen ja rautatien tasoristeys Kadermonkadun päässä
- Appelgrenintien ajonopeuksien hillitseminen.

Koetut ongelmat Hangossa kyselyn perusteella

- Koululaiset ja alle kouluikäiset turvattomimmat ryhmät
- Pyöräily ja kävely turvattomimmat kulkutavat
- Kehittämistarpeista tärkeimmät nopeuksien hillitseminen (ajoneuvot ja mopot), liikennevalvonta, raskaan liikenteen tuottamat ongelmat sekä kevyen liikenteen turvattomuus.

Fordonstrafiken

- Den största utmaningen är den av hamnarna orsakade tunga trafiken genom centrum
- Den fortgående strömmen av nya bilar mellan yttre hamnen och östra industriområdet vållar problem.
- Trots fartgränsen 40 km/h är fortkörning anmärkningsvärt vanlig
- Dimensioneringen av huvudgatorna, relationen gaturum/trafikmiljö och den optiska styrningen stöder inte nuvarande fartgränser.
- Området söder om Korsmansgatan med båthamn och Casino kräver konstruktiva ingrepp som sänker körhastigheterna
- Parkeringsplatserna är få i närheten av centrum.

Gång- och cykeltrafiken

- Det största problemet för gång- och cykeltrafiken är huvudgatornas korsningar samt järnvägsövergången
- Uppenbart behov att utvidga fotgängarnas centrum
- De nord-sydliga rutterna för fotgängare och cyklister bristfälliga.
- Gång- och cykeltrafiken som helhet otrygg särskilt i centrum

Viktiga enstaka förbättringar

- Esplanadens och Halmstadsgatans korsning
- Esplanadens och Kadermogatans korsning likvärdig
- Enplanskorsning för gång- och cykeltrafiken och järnvägen i ändan av Kadermogatan
- Dämpning av körhastigheterna på Appelgrensvägen

Trafiksäkerhetsproblem som enligt enkäten upplevs i Hangö

- Barn i skolåldern och under skolåldern är de otryggaste grupperna
- Gång och cykling är de otryggaste färdssätten
- De viktigaste utvecklingsbehoven är dämpning av körhastigheterna (fordon och mopeder), trafikövervakning, problem som den tunga trafiken orsakar samt gång- och cykeltrafikens otrygghet.

4 LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN TAVOITTEET

4.1 Valtakunnalliset tavoitteet

Liikenne- ja viestintäministeriön laatimassa Valtakunnallisessa liikenneturvallisuussuunnitelmassa vuosille 2006–2010 on esitetty pitkän ja lyhyen aikavälin liikenneturvallisuustyön tavoitteet. Valtioneuvosto on hyväksynyt pitkällä aikavälillä Suomelle liikenneturvallisuusvisiion, jonka mukaan tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Turvallisuustyötä ohjaavien suunnitelmien määrällisenä tavoitteena on liikennekuolemien vähentäminen vuoteen 2010 mennessä alle 250:n. Vuoteen 2025 mennessä tavoite on enintään 100 kuolemaa (kuva 4.1). Suunnitelmaa varten tehtyjen tilastaselvitysten ja erilaisen turvallisuustoimenpiteiden vaikuttavuusarvioiden perusteella on määritetty kuusi kärkihanketta tai ongelma-aluetta, joilla tieliikenteen turvallisuutta voidaan parantaa:

- Pääteiden kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen
- Jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksien vähentäminen asutuskeskuksissa
- Nopeuksien hillitseminen
- Päihdeonnettomuuksien vähentäminen
- Ammattiliikenteen onnettomuuksien vähentäminen
- Onnettomuuksien seurausten lieventäminen.

Valtioneuvoston periaatepäätöksessä tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta 9.3.2006 toimenpiteinä mainitaan yhteistyön tehostaminen, EU-yhteistyö, pääteiden kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen, jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksien vähentäminen asutuskeskuksissa, nopeuksien hallinta, päihdeonnettomuuksien vähentäminen, ammattiliikenteen onnettomuuksien vähentäminen ja kuljettajaopetuksen ja ajokorttiseuraamusten tehostaminen.

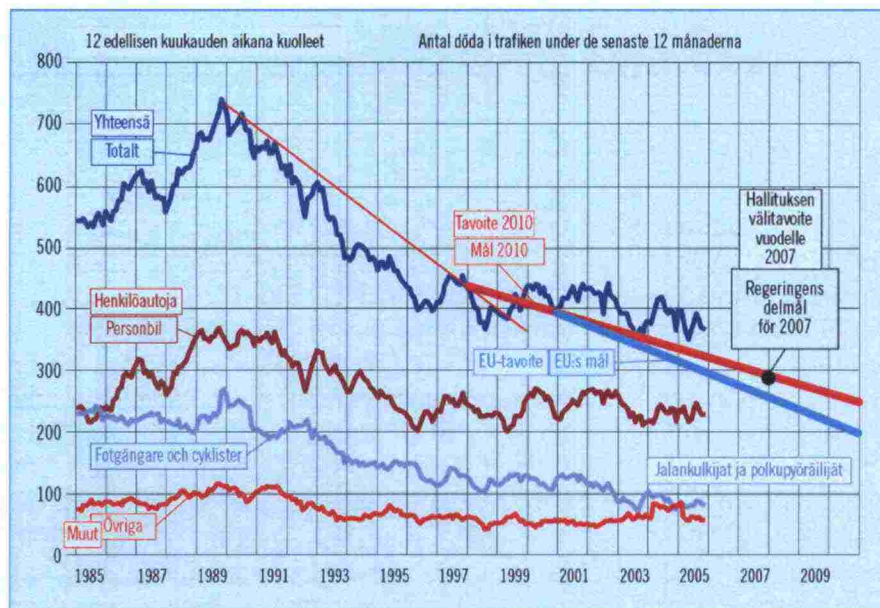
4 MÄLSÄTTNINGAR FÖR TRAFIKSÄKERHETSARBETET

4.1 Riksomfattande målsättningar

I den av Kommunikationsministeriet uppgjorda Riksomfattande trafiksäkerhetsplanen för åren 2006–10 har framlagts målsättningar för trafiksäkerhetsarbetet på lång och kort sikt. Statsrådet har godkänt för Finland en långsiktig trafiksäkerhetsvision, enligt vilken vägtrafiksystemet skall planeras så att ingen behöver dö eller skadas allvarligt i trafiken. Den kvantitativa målsättningen för de planer som styr säkerhetsarbetet är att antalet trafikdödade minskas till under 250 före år 2010. För år 2025 är målsättningen högst 100 trafikdödade (bild 4.1). På basis av de för planen gjorda statistiska utredningarna samt konsekvensanalyser för olika säkerhetsåtgärder har fastslagits sex toppprojekt eller problemområden, där vägtrafikens säkerhet kan förbättras:

- Minskning av frontalolyckorna på huvudvägarna
- Minskning av fotgängar- och cykelolyckorna i bebyggelsecentra
- Dämpning av körhastigheterna
- Minskning av olyckorna under alkohol- och knarkpåverkan
- Minskning av olyckorna inom den yrkesmässiga trafiken
- Lindring av olyckornas följder.

I statsrådets principbeslut om förbättrandet av vägtrafikens säkerhet 9.3.2006 nämns som åtgärder effektivisering av samarbetet, EU-samarbete, minskning av frontalolyckorna på huvudvägarna, minskning av gång- och cykelolyckorna i bosättningscentra, kontroll av körhastigheterna, minskning av olyckor under alkohol- och knarkpåverkan, minskning av olyckorna inom den yrkesmässiga trafiken samt effektivisering av förarundervisningen och påföljderna som berör körkortet.



Kuva 4.1 Valtakunnallinen liikenneturvallisuustavoite.

Bild 4.1 Riksomfattande målsättning för trafiksäkerheten.

4.2 Etelä-Suomen läänin tavoitteet

Läänin liikenneturvallisuussuunnitelmassa 2006–10 on määritelty liikenneturvallisuuden painopistealueet ja toimenpideohjelma. Suunnitelmalle on pohjana valtakunnallinen liikenneturvallisuusohjelma Tieliikenteen turvallisuus 2006–10 ja valtioneuvoston periaatepäätös 9.3.2006 tavoitteineen ja painopisteineen sekä kokemukset Etelä-Suomen läänin liikenneturvallisuussuunnitelmasta vuosilta 2001–05. Painopisteet vuosina 2006–10 ovat taajamien liikenneturvallisuuden parantaminen, pääteiden ja ammattiliikenteen turvallisuuden parantaminen, liikenneturvallisuustyölle myönteisten arvojen ja asenteiden sekä liikenneturvallisuustyön toimintamuotojen edistäminen, päihde-onnettomuuksien vähentäminen ja ikääntyvien liikenneturvallisuuden parantaminen.

4.2 Målsättningar inom Södra Finlands län

I länets trafiksäkerhetsplan 2006–10 har angetts prioriterade trafiksäkerhetsområden samt ett åtgärdsprogram. Planen baserar sig på det riksomfattande trafiksäkerhetsprogrammet Tieliikenteen turvallisuus 2006–10 (Vägtrafikens säkerhet 2006–10) och på statsrådets principbeslut 9.3.2006 med målsättningar och prioriteringar samt på erfarenheterna av Södra Finlands läns trafiksäkerhetsplan för åren 2001–05. För åren 2006–10 prioriteras förbättrandet av tätorternas trafiksäkerhet, förbättring av säkerheten på huvudvägarna och inom den yrkesmässiga trafiken, främjande av värderingar och attityder positiva till trafiksäkerhetsarbetet samt av de olika verksamhetsformerna inom trafiksäkerhetsarbetet, minskning av olyckorna under alkohol- och knarkpåverkan samt förbättring av trafiksäkerheten bland de äldre.

Etelä-Suomen läänissä on tavoitteena, että liikennekuolemien määrä saa vuonna 2010 olla enintään 100 ja vuonna 2025 enintään 40. (Vuonna 2005 Etelä-Suomen läänissä kuoli liikenteessä 130 henkilöä.)

4.3 Tiehallinnon Uudenmaan tiepiirin tavoitteet

Uudenmaan tiepiirin pitkän tähtäimen suunnitelmassa vuoteen 2015 on asetettu liikenneturvallisuutta koskevaksi tavoitteeksi parantaa valtakunnallisten tavoitteiden mukaisesti liikenneturvallisuutta niin, että tieliikenteessä kuolee ja loukkaantuu vakavasti yhä vähemmän ihmisiä. Tavoitteena on, että tieliikenteessä kuolleiden määrä Uudenmaan tiepiirin maanteilla on korkeintaan 25 vuonna 2010 ja 10 vuonna 2025.

Uudenmaan tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelmassa vuosille 2007–2011 yksi painopistealueista on liikenneturvallisuuden parantaminen. Liikennenympäristön parantamiseen käytettävissä olevalla rahalla voidaan toteuttaa vain murto-osa tarpeista, jotka keskittyvät ensisijaisesti liikenneturvallisuuden parantamiseen kuten kevyen liikenteen ja liittymäjärjestelyjen kehittämiseen. Liikenneturvallisuuteen vaikutetaan myös lisäämällä kameroita ja teiden reunaympäristöä pehmentämällä.

4.4 Tavoitteet Hangossa

Hangon liikenneturvallisuustyölle määriteltiin koetun liikenneturvallisuuden ja onnettomuusanalysien tulosten pohjalta seuraavat toiminnalliset tavoitteet:

- Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien vähentäminen
- Liikenneturvallisuuden kytkeminen maankäytön suunnitteluun
- Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen
- Raskaan liikenteen turvallisuuden parantamien yhteistyössä Hangon Sataman kanssa sekä vuorovaikutus asukkaiden kanssa
- Ajonopeuksien hillitseminen

I Södra Finlands län är målsättningen, att antalet trafikdöda år 2010 är högst 100 och år 2025 högst 40. (År 2005 omkom i trafiken i Södra Finlands län 130 personer.)

4.3 Målsättningar inom Vägförvaltningens Nylands vägdistrikt

I Nylands vägdistrikts långsiktsplan till år 2015 har uppställts som en målsättning för trafiksäkerheten att i enlighet med de riksomfattande målsättningarna förbättra trafiksäkerheten så att det i vägtrafiken dör och skadas allvarligt allt färre människor. Målsättningen är att det på landsvägarna inom Nylands vägdistrikt i vägtrafiken dör högst 25 personer år 2010 och 10 personer år 2025.

I Nylands vägdistrikts verksamhets- och ekonomiplan för åren 2007–11 är ett prioriteringsområde förbättring av trafiksäkerheten. Med de anslag som finns disponibla för förbättrande av trafikmiljön kan man tillgodose bara en bråkdel av de behov som i främsta hand berör förbättrande av trafiksäkerheten, exempelvis utvecklandet av gång- och cykeltrafiken samt väganslutningarna. Trafiksäkerheten kan påverkas också genom att man ökar antalet trafikkameror samt mjukgör vägkanternas omgivning.

4.4 Målsättningar i Hangö

För trafiksäkerhetsarbetet i Hangö fastslogs på basis av den upplevda trafiksäkerheten samt olycksanalysens resultat följande funktionella målsättningar:

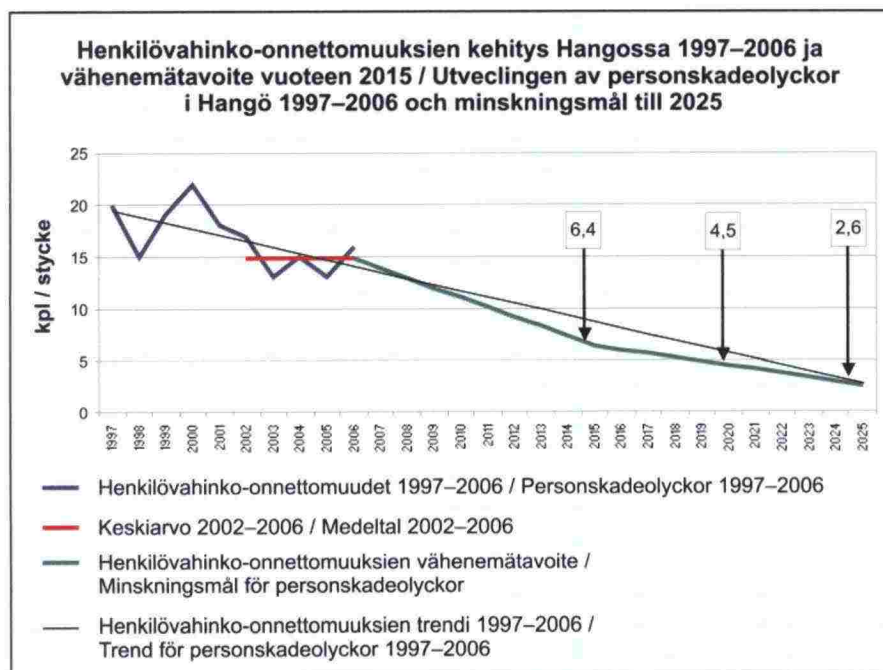
- Minskning av antalet personskadeolyckor
- Anknytning av trafiksäkerheten till markanvändningsplaneringen
- Förbättring av gång- och cykeltrafikens säkerhet
- Förbättring av den tunga trafikens säkerhet i samarbete med Hangö Hamn och i växelverkan med invånarna

- Turvallisen liikennekäyttämisen edistäminen, varsinkin nuorten keskuudessa
- Jatkuvan kasvatus-, valistus- ja tiedotustyön käynnistäminen ja ylläpitäminen
- Eri hallinnonalojen ja sidosryhmien välisen liikenneturvallisuustyön parantaminen.

Liikenneturvallisuustyön vaikutuksia voidaan arvioida määrällisesti esimerkiksi seuraamalla henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien vähenemistä. Toiminnallisten tavoitteiden lisäksi on Hangon liikenneturvallisuustyölle asetettu määrällinen tavoite (kuva 4.2).

- Dämpande av körhastigheterna
- Främjande av ett säkert trafikbeteende särskilt bland de yngre
- Påbörjande och upprätthållande av ett kontinuerligt arbete inom trafikfostran, -upplysning och -information.
- Förbättrande av de olika förvaltningsgrenarnas samarbete gällande trafiksäkerhet

Verkningarna av trafiksäkerhetsarbetet kan bedömas kvantitativt exempelvis genom uppföljning av hur antalet personskadeolyckor minskar. För trafiksäkerhetsarbetet i Hangö har uppställts förutom de funktionella målsättningarna en kvantitativ målsättning (bild 4.2).



Kuva 4.2 Liikenneturvallisuustyön määrälliset tavoitteet Hangossa.

Bild 4.2 Kvantitativa målsättningar för trafiksäkerhetsarbetet i Hangö.

5 LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN KEHITTÄMINEN

5.1 Liikenneturvallisuustyön merkitys

Kunnan liikenneturvallisuustyössä merkittävässä asemassa on eri hallintokuntien tekemä liikennekasvatus-, valistus- ja tiedotustyö (KVT-työ), jonka tavoitteena on vaikuttaa ihmisten käyttäytymiseen liikenteessä liikenneturvallisuutta parantavasti.

Liikennekasvatus, -valistus ja -tiedotustyötä tarvitaan kaikissa elinkaaren vaiheissa painotuksien vaihdellessa ikäryhmittäin. Lasten kohdalla korostetaan perussääntöjen opettamista liikkumisessa ja opetellaan vähitellen itsenäistä liikkumista omassa lähiympäristössä. Mopoilu- ja autoiluikään saapuvat nuoret ovat suuren onnettomuusriskinsä vuoksi usein liikenneturvallisuustyön eräs painopiste. Nopeusrajoitusten noudattaminen, oikea suojatiekäyttäytyminen ja turvalaitteiden käyttö parantavat kaikenikäisten turvallisuutta liikenteessä. Ikäihmisten kohdalla merkittäviä asioita ovat ikääntymisen, lääkkeiden ja sairauksien vaikutus liikkumiseen. Turvalaitteiden ja apuvälineiden käytöstä tiedottamalla parannetaan itsenäisesti liikkuvien turvallisuutta. Ikäautoilijoiden ajokykyä voidaan ylläpitää itseopiskeluaineiston ja Ikäautoilijan kuntokurssien avulla.

Jokainen tienkäyttäjä vaikuttaa liikennekulttuuriin ja -turvallisuuteen omilla valinnoillaan ja ratkaisuillaan ja toimii näin esimerkkinä muille liikenteessä oleville. Myös liikenteen valvontaa lisäämällä voidaan vaikuttaa liikennesääntöjen noudattamiseen ja liikennekulttuuriin.

Liikenneturvallisuustyön toiminnan suunnittelun taustalla on ajatus, että kunnan tehtävänä on osaltaan huolehtia asukkaidensa liikenneturvallisuudesta. Liikenneympäristön turvallisuuden parantamisen lisäksi tulee liikenneturvallisuusasiaa pitää esillä kuntalaisten kanssa päivit-

5 UTVECKLANDE AV TRAFIKSÄKERHETSARBETET

5.1 Trafiksäkerhetsarbetets betydelse

En betydande roll inom kommunens trafiksäkerhetsarbete har de olika förvaltningsgrenarnas fostran, upplysning och information (FUI-arbetet) med målsättningen att göra människornas beteende i trafiken mer trafiksäkert.

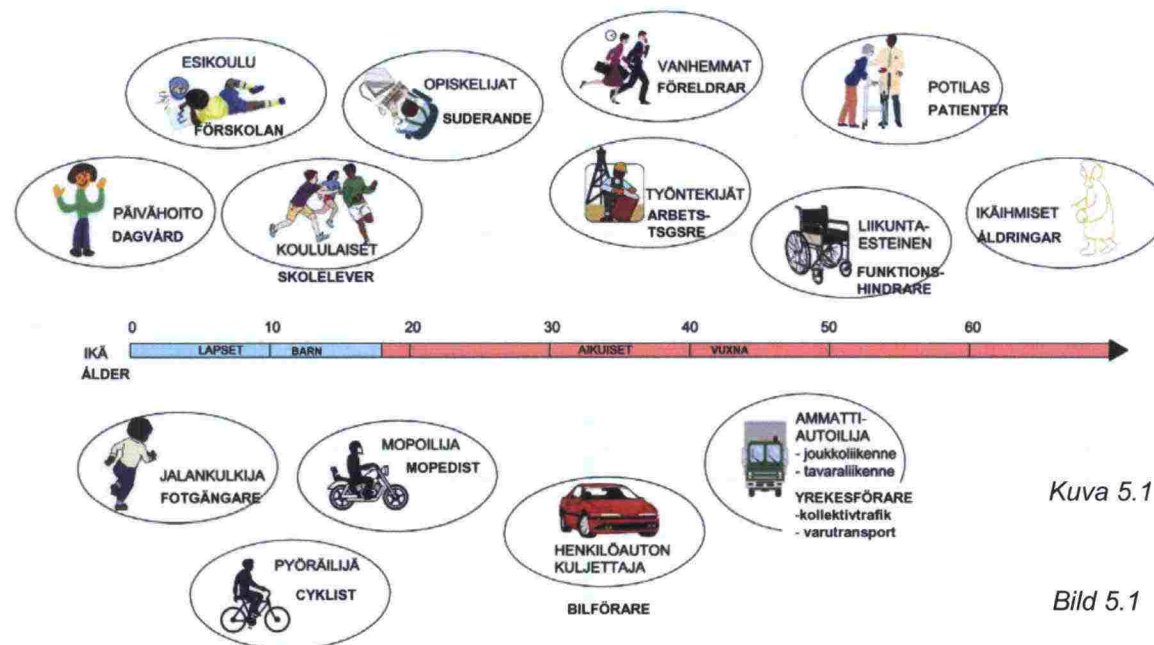
Trafikfostran, -upplysning och -information behövs i livscykelns alla skeden även om prioriteringarna varierar enligt åldersgrupp. För barnen betonas inläring av trafikens grundregler och småningom lär man sig att självständigt röra sig i sin egen närmiljö. De unga som uppnår moped- och bilföraråldern bildar på grund av sin stora olycksrisk ofta en tyngdpunkt inom trafiksäkerhetsarbetet. Iakttagandet av fartbegränsningarna, ett korrekt beteende vid övergångsställena samt användningen av skyddsutrustning förbättrar säkerheten i trafiken för människor i alla åldrar. Betydelsefulla saker för de äldre är inverkan av åldrande, mediciner och sjukdomar på rörligheten. Genom information om säkerhetsutrustning och hjälpmedel förbättrar man säkerheten för dem som rör sig självständigt. De äldre bilisternas körförmåga kan upprätthållas med hjälp av självstudiematerial och konditionskurser för äldre bilister.

Varje trafikant påverkar trafikskulturen och trafiksäkerheten med sina egna val och avgöranden och utgör sålunda ett exempel för andra i trafiken. Också genom att öka trafikövervakningen kan man medverka till att trafikregler iakttas och inverka på trafikskulturen i allmänhet.

Verksamheten inom trafiksäkerhetsarbetet bygger på principen att det är kommunens uppgift att för sin del sörja för sina invånares trafiksäkerhet. Förutom förbättrandet av trafikmiljöns säkerhet bör

täin tekemisissä olevien toimijoiden (mm. sivistys-, sosiaali-, terveys- ja vapaa-ajan toimet) kautta. Kuntien tukena liikenneturvallisuustyössä ovat Tiehallinto, poliisi, lääninhallitukset, Liikenneturva, katsastustoimi sekä useat yritykset ja järjestöt. Poliisi ja Liikenneturva osallistuvat omilla tahoillaan kasvatus- ja tiedotustoimintaan. Myös erilaisilla yhdistyksillä ja järjestöillä on mahdollisuus osallistua liikenneturvallisuustyöhön. Kunnissa toimivat yritykset voivat vaikuttaa työntekijöidensä työ- ja työasiointimatkojen turvallisuuteen ja myös kunta suurena työnantajana voi toimia hyvänä esimerkkinä työntekijöidensä liikenneturvallisuudesta huolehtimisessa. Liikenneturvallisuustyön onnistumista edistääkin laaja vastuu ja yhteistyö, työn tehokas organisointi ja jatkuvuus. Paras tulos saadaan, kun liikenneturvallisuusnäkökulma jalkautuu osaksi arjen tehtäviä kaikissa kunnan toimissa.

trafiksäkerhetsfrågorna föras fram via de aktörer som dagligen är i kontakt med kommuninvånarna (bl.a. bildnings-, social-, hälsovårds- och fritidssektorerna). Kommunerna stöds i sitt trafiksäkerhetsarbete av Vägförvaltningen, polisen, länsstyrelserna, Trafikskyddet, besiktningsväsendet och flera företag och organisationer. Polisen och Trafikskyddet deltar på sitt håll i fostran och informationsverksamheten. Dessutom har olika föreningar och organisationer möjlighet att delta i trafiksäkerhetsarbetet. De företag som verkar i kommunen kan inverka på säkerheten vid sina arbetstagares arbets- och kundbesöksresor. Också kommunen kan som en stor arbetsgivare fungera som ett gott exempel då det gäller att sörja för sina anställdas trafiksäkerhet. Framgång i trafiksäkerhetsarbetet främjas av ett brett ansvar och samarbete, en effektiv organisation och kontinuitet i arbetet. Det bästa resultatet uppnår man när trafiksäkerhetssynvinkeln blir en naturlig del av vardagsuppgifterna inom kommunens alla funktioner.



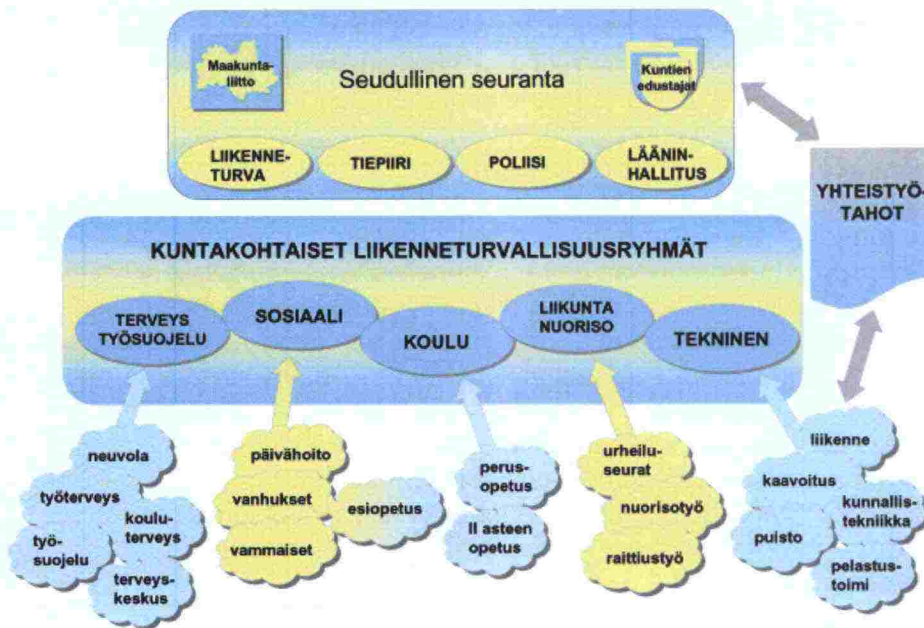
Kuva 5.1 Liikennekasvatusta, -valistusta ja tiedotusta tulee tarjota kaiken ikäisille ja kaikille liikkujaryhmille.

Bild 5.1 Trafikfostran, -upplysning och information bör erbjudas trafikanter i alla åldrar och från alla grupper.

5.2 Liikenneturvallisuustyön organisointi kuntatasolla

Liikenneturvallisuusryhmä

Hyväksi tavaksi organisoida kunnan liikenneturvallisuustyö on todettu liikenneturvallisuusasioihin keskittyvä yhteistyöryhmä, johon kuuluu edustajia eri hallintokunnista. Liikenneturvallisuusryhmän toiminnan keskeisenä tavoitteena on jatkuvan liikenneturvallisuustyön ylläpitäminen kunnassa. Lisäksi tavoitteena on lisätä yhteistyötä eri hallintokuntien välillä sekä muiden kuntien ja ulkopuolisten tahojen kanssa, lisätä liikenneturvallisuustyön arvostusta erityisesti päättäjien keskuudessa sekä järjestää työille tarvittavat resurssit.



Kuva 5.2 Liikenneturvallisuustyön organisointi kunnissa.

5.2 Organisation av trafiksäkerhetsarbetet på kommunal nivå

Trafiksäkerhetsgruppen

Man har funnit att ett bra sätt att organisera kommunens trafiksäkerhetsarbete är en samarbetsgrupp som koncentrerar sig på trafiksäkerhetsfrågor och till vilken hör representanter för olika förvaltningar. Det centrala målet för trafiksäkerhetsgruppens verksamhet är att upprätthålla ett kontinuerligt trafiksäkerhetsarbete i kommunen. Därtill är målet att öka samarbetet mellan olika förvaltningar samt med andra kommuner och utomstående intressenter, att öka uppskattningen av trafiksäkerhetsarbetet särskilt bland beslutsfattarna samt ordna för arbetet behövliga resurser.

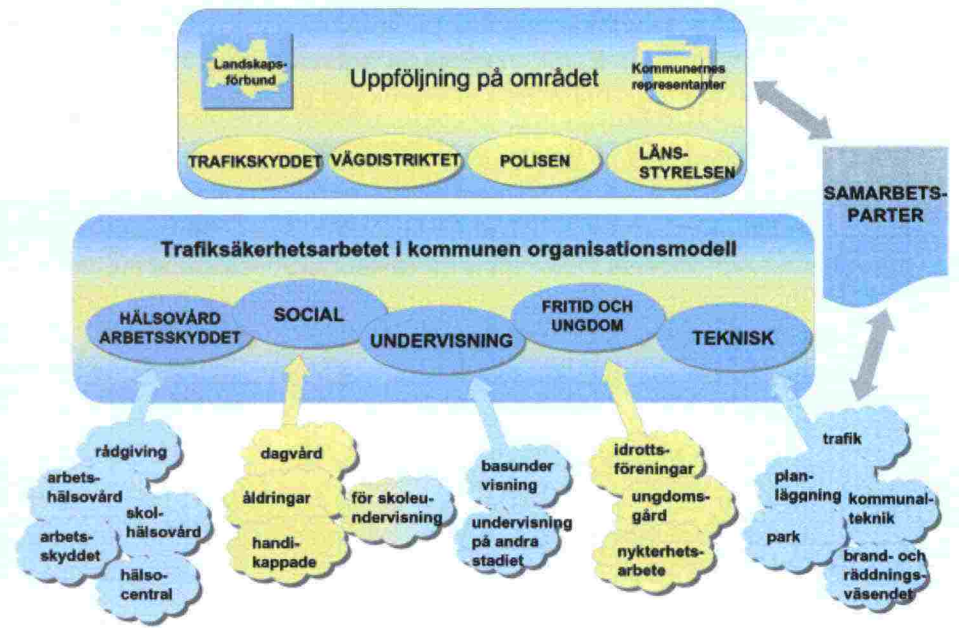


Bild 5.2 Organisation av trafiksäkerhetsarbetet i kommunerna.

Liikenneturvallisuusryhmän keskeisimmät tehtävät ovat:

- Työn organisointi kunnassa, vastuun jakaminen
- Tavoitteiden asettaminen ja painopisteiden määrittäminen sekä tarkistaminen vuosittain
- Toimintasuunnitelman laatimisesta ja toteuttamisesta huolehtiminen
- Liikenneturvallisuustilanteen ja liikenneturvallisuustyön seuranta
- Tiedottaminen sekä kaupungin hallinnon sisällä että ulospäin kuntalaisille
- Toiminnan rahoituskehysten esittäminen ja perustelu

Liikenneturvallisuusryhmän rooli on ennen kaikkea koordinoiva. Liikenneturvallisuusryhmän muodostavat hallintokunnittain nimetyt edustajat ja mahdolliset yhteistyötahot. Liikenneturvallisuusryhmään nimetyt hallintokuntien edustajat toimivat vastuu- ja yhteyshenkilöinä oman hallintokuntansa ja liikenneturvallisuusryhmän välillä. Vastuuhenkilön tehtävänä on edistää hallintokunnassa tapahtuvaa liikenneturvallisuustyötä sekä huolehtia tarvittaessa koulutuksen järjestämisestä.

Yhteistyötahoina voivat olla esimerkiksi Tiehallinto, Liikenneturva, poliisi ja pelastustoimi. Poliisin ja pelastustoimen kautta liikenneturvallisuustyö saatetaan vuoropuheluun kunnassa tehtävän muun turvallisuustyön kanssa. Liikenneturvallisuusryhmä määrittelee liikenneturvallisuustyön tavoitteet vuosittain edellisvuoden palautteen, kokemusten ja seurannan perusteella. Tavoitteita tukevien käytännön toimenpiteiden suunnittelusta ja toteuttamisesta huolehtivat eri hallintokuntien työntekijät.

Tiedottaminen

Tiedottamista tarvitaan sekä kunnan hallinnon sisällä että ulospäin kuntalaisille ja tienkäyttäjille. Sisäisellä tiedotuksella pyritään pitämään kunnan henkilökunta tietoisena liikenneturvallisuustyön sisällöstä ja toiminnan tavoitteista. Kun henkilökunta on sisäistänyt työn tavoitteet, on mahdollista kehittää omia toimintatapoja sekä kertoa liikenneturval-

Trafiksäkerhetsgruppens centrala uppgifter är:

- Arbetets organisering i kommunen, ansvarsfördelningen
- Att uppställa målsättningar, definiera tyngdpunkterna samt justera dem årligen
- Att sköta om att verksamhetsplanen utarbetas och att den verkställs
- Uppföljning av trafiksäkerhetssituationen och trafiksäkerhetsarbetet
- Information både inom stadsförvaltningen och utåt till kommuninvånarna
- Presentation och underlag för verksamhetens finansieringsramar

Trafiksäkerhetsgruppens roll är framför allt koordinerande. Trafiksäkerhetsgruppen bildas av representanter som utsetts per förvaltningsgren samt av eventuella samarbetspartner. De till trafiksäkerhetsgruppen utsedda representanterna fungerar som ansvariga och kontaktpersoner mellan den egna förvaltningsgrenen och trafiksäkerhetsgruppen. Den ansvarigas uppgift är att främja trafiksäkerhetsarbetet som genomförs inom förvaltningsgrenen samt att om så behövs sköta om att utbildning anordnas.

Som samarbetsorgan kan delta exempelvis Vägförvaltningen, Trafikskyddet, polisen och räddningsverket. Genom polisen och räddningsverket kan trafiksäkerhetsarbetet fås in i en dialog med det övriga säkerhetsarbete som görs inom kommunen. Trafiksäkerhetsgruppen fastslår målsättningarna för trafiksäkerhetsarbetet årligen på basis av responsen, erfarenheterna och uppföljningen från föregående år. För planering och genomförande av praktiska åtgärder till stöd för målsättningarna svarar de anställda vid de olika förvaltningsgrenarna.

Information

Information behövs såväl inom kommunens förvaltning som utåt till kommuninvånarna och trafikanterna. Med intern information försöker

lisuusasioista eteenpäin kuntalaisten kanssa toimittaessa. Päättäjille suuntautuvan tiedotuksen tavoitteena on lisätä päättäjien liikenneturvallisuustietoutta ja liikenneturvallisuustyön arvostusta. Sisäisen tiedotuksen tulisi olla kaksisuuntaista: liikenneturvallisuusryhmä tiedottaa hallintokunnille toiminnastaan ja asettamistaan tavoitteista ja hallintokunnat puolestaan kertovat liikenneturvallisuusryhmälle työnsä sisällöstä, asiakkaidensa ongelmista ja toiveista kunnan liikenneturvallisuustyölle.

Ulospäin suuntautuvaa tiedottamista kehittämällä ja lisäämällä pyritään tuomaan liikenneturvallisuuteen vaikuttavia asioita kuntalaisten ja tienkäyttäjien tietoisuuteen. Turvalliseen liikennekäyttäytymiseen johtava oivallus syntyy hyväksynnän ja ymmärryksen kautta. Oivalluksen syntyy johtavalle ajattelulle voidaan antaa herätteitä tiedottamalla järjestelyjen perusteluista ja vaikutuksista. Esimerkiksi ajoneuvon törmäysnopeuden vaikutus jalankulkijan kuoleman todennäköisyyteen tulisi tuoda voimakkaasti esille taajaman nopeusrajoituksia alennettaessa.

Liikenneturvallisuustyön keskeiset tavoitteet, toimintatavat ja tiedot on hyvä pitää kaikkien nähtävillä Internetissä kunnan omilla sivuilla. Internet toimii tietovarastona, liikenneturvallisuusaiheisena kirjastona. Internetiä voidaan hyödyntää myös kuntalaisten palautekanavana, jolloin palaute suuntautuu suoraan liikenneturvallisuusryhmälle.

Tärkeimpänä jatkuvana tiedotuskanavana toimivat paikallislehdet ja -radiot, joiden kanssa tiedottamista voidaan suunnitella pitkällä aikavälillä ja siten saada liikenneturvallisuustiedottamiseen jatkuvuutta ja suunnitelmallisuutta.

man hålla kommunens anställda medvetna om innehållet i trafiksäkerhetsarbetet och om verksamhetens mål. Då personalen har tagit till sig de målsättningar som uppställts för arbetet, är det möjligt att utveckla de egna arbetssätten samt att vid kontakterna med kommuninvånarna berätta vidare om trafiksäkerhetsarbetet. Avsikten med den information som är riktad till beslutsfattarna  r att  ka beslutsfattarnas kunskaper om trafiksäkerhetsarbetet och att höja uppskattningen av trafiksäkerhetsarbetet. Den interna informationen borde vara dubbelriktad: kommunens trafiksäkerhetsgrupp informerar förvaltningarna om sin verksamhet och om de målsättningar den uppställt och förvaltningarna å sin sida berättar för trafiksäkerhetsgruppen om innehållet i sitt arbete och om klienternas problem och önskemål då det gäller kommunens trafiksäkerhetsarbete.

Genom att utveckla och  ka den externa informationen strävar man efter att få kommuninvånarna och trafikanterna medvetna om faktorer som inverkar på trafiksäkerheten. Insikten som leder till ett tryggt beteende i trafiken föds genom godtagande och förståelse. Tankarna som leder till insikten kan få impulser genom att man informerar om motiveringen till arrangemangen och om konsekvenserna av dem. Då exempelvis fartgr nserna sänks i en tätort borde starkt betonas kollisionshastighetens inverkan på sannolikheten att en fotgängare d r vid en påkörning.

Det är bra att ha trafiksäkerhetsarbetets centrala målsättningar, arbetssätt och fakta synliga för alla på kommunens egna Internet-sidor. Internet fungerar som en databas, ett bibliotek med trafiksäkerheten som tema. Internet kan nyttjas också som en responskanal f r kommuninvånarna, varvid responsen leder direkt till trafiksäkerhetsgruppen.

Den viktigaste kontinuerliga informationskanalen  r lokalpressen och radion. Tillsammans med dem kan man planera informationen på lång sikt och sålunda f  kontinuitet och planm ssighet i informationen om trafiksäkerheten.

5.3 Eri toimijoiden liikenneturvallisuustyö

Tekninen toimi

Teknisen toimen tehtäviin kuuluu turvallisen liikenneympäristön luominen. Liikkumisympäristön turvallisuus edellyttää, että liikenneturvallisuus huomioidaan liikenneympäristön suunnittelun ja toteutuksen kaikissa vaiheissa. Liikennesuunnittelussa tulee ottaa huomioon kaikkien kulkumuotojen turvallisuus: kävely, pyöräily, autoilu ja joukkoliikenne (ml. junaliikenne).

Maankäytön suunnittelussa aluevarauksilla ja toimintojen sijoittamisella luodaan liikkumisen tarpeet ja vaikutetaan siten liikenneturvallisuuteen pitkälle tulevaisuuteen. Mitä aikaisemmassa kaavoitusvaiheessa liikenneturvallisuusnäkökohdat otetaan tarkasteluun mukaan, sitä parempaan lopputulokseen voidaan päästä. Kaavoitusvaiheessa aiheutuvien turvallisuusongelmien korjaaminen myöhemmin voi osoittautua kalliiksi.

Alhaiset ajonopeudet etenkin asuntokaduilla sekä vilkkailla kävelyalueilla parantavat kävelyn turvallisuutta, nopeuksien noustessa törmäyksen seuraukset muuttuvat vakavammiksi. Katuympäristön tulee tukea toivottua nopeustasoa. Katutyömaiden ja tilapäisten liikennejärjestelyjen turvallisuus on teknisen toimen vastuulla. Rakennustoimissa ja kunnossapidossa on tärkeää, että suunnittelijoiden lisäksi myös toteuttajat ymmärtävät liikenneturvallisuusnäkökulman. Näkemäalueiden ja liikenteen ohjauksen (ajoratamaalaukset, opasteet) tila tulee tarkistaa säännöllisesti.

Teknisen toimen tulee tehostaa tiedottamista sekä päättäjille että kuntalaisille mm. liikenteen ongelmakohdista, oikeista käyttäytymismalleista, uusista liikennejärjestelyistä ja työmaista. Muuttuneista liikennejärjestelyistä kerrottaessa tulee perusteluissa tuoda esille vaikutukset liikenneturvallisuuteen.

5.3 Olika aktörers trafiksäkerhetsarbete

Tekniska sektorn

Till den tekniska sektorns uppgifter hör att skapa en trygg trafikmiljö. Trafikmiljöns säkerhet förutsätter att trafiksäkerheten beaktas i alla skeden av trafikmiljöns planering och genomförande. Vid trafikplaneringen skall man beakta säkerheten inom alla färdssätt: gång, cykling, biltrafik och kollektivtrafik (inklusive järnvägstrafik).

Inom markanvändningsplaneringen skapar man genom områdesreservationer och placeringen av olika funktioner trafikbehov och därmed påverkar man trafiksäkerheten långt in i framtiden. I ju tidigare planläggningskede man tar också trafiksäkerhetsaspekterna till granskning, desto bättre slutresultat kan man uppnå. Säkerhetsproblem som förorsakas i planläggningskedet kan bli dyra att korrigera senare.

Låga körhastigheter särskilt på bostadsgator och livliga fotgängarområden förbättrar säkerheten för fotgängarna. När körhastigheterna stiger blir följderna av en påkörning allvarigare. Gatumiljön bör stöda den önskade körhastigheten. Säkerheten vid gatubyggplatser och temporära trafikarrangemang är på den tekniska sektorns ansvar. Vid byggåtgärder och underhållsarbeten är det viktigt att förutom planerna också de som genomför arbetet förstår trafiksäkerhetsaspekten. Tillståndet på frisiktsområden och inom trafikstyrningen (körbanemärkningar, skyltar) bör kontrolleras regelbundet.

Den tekniska sektorn bör effektivisera informationen både till beslutsfattarna och till kommuninvånarna om bl.a. problemställen i trafiken, riktiga beteendemönster, nya trafikarrangemang och byggplatser. När man berättar om förändrade trafikarrangemang bör man i motiveringarna föra fram inverkan på trafiksäkerheten.

Sosiaalitoimi

Sosiaalitoimella on tärkeä asema asukkaiden turvallisuuden ja hyvinvoinnin tukemisessa, sillä sen palvelut ulottuvat vauvasta vaariin. Päivähoidossa liikenneturvallisuus tulee esille päivittäisessä toiminnassa. Vanhempien oma esimerkki on tärkeää ja vanhemmille korostetaan heidän vastuutaan kasvattajina ja esimerkin antajina. Yhteisesti sovitut säännöt saattoliikenteelle parantavat päiväkodin lähialueen liikenneturvallisuutta.

Vanhusten, vammaisten ja liikuntarajoitteisten toiminnassa tuetaan itsenäistä liikkumista ja keskitytään käytännön liikenneneuvontaan. Heidän näkökulmastaan liikenneturvallisuus ja esteettömyys nivoutuvat usein yhteen. Hyvä tapa ehkäistä kaatumisonnettomuuksia on kien nastoitus ja liukuesteiden hankinnan tukeminen. Vanhusneuvosto on hyvä kanava iäkkäiden liikenneturvallisuustyöhön ja esimerkiksi ikäkuljettajien koulutuksen järjestämiseen.

Sosiaalitoimen henkilöstön tehtävänä on myös tiedottaa oman asiakaskunnan ongelmista ja tarpeista tekniselle toimelle, joka tämän jälkeen voi ottaa nämä huomioon omassa työssään. Tärkeää on huolehtia myös kotikäyntejä tekevien työntekijöiden liikenneturvallisuudesta.

Terveystoimi

Neurolassa ja perhevalmennuksessa informoidaan eri-ikäisten lasten turvallisesta kuljetuksesta eri liikennevälineillä ja korostetaan vanhempien vastuuta lapsensa turvallisesta liikkumisesta sekä vanhemman esimerkin merkitystä. Turvavälineitä ja materiaalia voi olla odotustiloissa esillä. Koulumatkojen turvallisuus ja turvalaitteiden käyttö otetaan esille sekä neurolassa että kouluterveydenhuollossa.

Socialektorn

Socialektorn har en viktig roll i stödandet av invånarnas säkerhet och välbefinnande, eftersom sektorns arbete omspannar tiden från barnår till silverhår. I barndagvården kommer trafiksäkerheten upp i den dagliga verksamheten. Föräldrarnas eget exempel är viktigt och för föräldrarna poängteras deras ansvar som fostrare och förebilder. Gemensamt överenskomna regler för anläggande och avhämtande trafik förbättrar trafiksäkerheten i daghemmets närområde.

I verksamhet som berör äldre, handikappade och rörelsehindrade stöder man självständigt agerande i trafiken och koncentrerar sig på praktisk rådgivning i trafikfrågor. För dessa grupper kommer trafiksäkerhet och tillgänglighet ofta att sammanlänkas. Ett bra sätt att undvika fallolyckor är att förse skodonen med dubbar och att stöda anskaffningen av halkskydd. Äldrerådet är en viktig kanal då det gäller trafiksäkerhetsarbete bland äldre och exempelvis utbildningen av äldre bilförare.

Socialektorns anställda har till uppgift också att informera om den egna klientgruppens problem och behov till den tekniska sektorn som därefter kan ta dessa i beaktande i sitt eget arbete. Det är viktigt att beakta trafiksäkerheten även för de anställda som gör hembesök.

Hälsovårdssektorn

På rådgivningsbyrån och vid familjeträning informeras om trygg transport av barn i alla åldrar med olika trafikmedel och betonas föräldrarnas ansvar för att deras barn kan röra sig tryggt i trafiken. Betydelsen av föräldrarnas exempel påpekas. Säkerhetsutrustning och material kan finnas framlagt i väntrummen. Skolresornas säkerhet och användningen av säkerhetsutrustning tas upp såväl på rådgivningsbyråerna som i skolhälsovården.

Terveyskeskuksessa liikenneasioita voidaan käsitellä lääkärin tai terveydenhoitajan vastaanotolla. Keskusteluissa tulee esiin sairauden, iän tai lääkkeiden vaikutus liikenteessä liikkumiseen. Lääkäreillä on velvollisuus ilmoittaa ajokortin haltijan terveydentilasta ajokorttivaranomaiselle. Tietoja annetaan, kun kuljettaja ei enää täytä ajoluvan terveysvaatimuksia ja vaarantaa tästä syystä olennaisesti liikenneturvallisuutta. Työterveyshuollossa kiinnitetään huomiota työmatkojen ja työliikenteen turvallisuuteen (mm. alkoholi, väsymys, turvalaitteet).

Sivistystoimi / koulutoimi

Perusopetuksen opetussuunnitelmaan kuuluu aihekokonaisuus turvallisuus ja liikenne, joka tulee esiin läpäisyperiaatteella kaikissa oppiaineissa, pääasiassa kuitenkin ympäristö- ja luonnontieteissä ja terveystiedossa sekä siirtymämatkoilla koulupäivien aikana. Liikenneturvallisuusasioiden roolia korostetaan kaikissa oppiaineissa lisäämällä henkilökunnan tietoutta liikenneturvallisuusasioista ja pitämällä käytettävissä olevaa materiaalia esillä ja ajan tasalla. Perusopetuksen lisäksi voidaan järjestää teemaviikkoja ja -päiviä, joihin voidaan yhdistää poliisin kouluvierailu. Teemapäiviin ja vanhempainiltoihin voidaan pyytää vierailijoita myös Liikenneturvasta.

Turvavälineiden käyttöä sekä koulumatkoilla että vapaa-aikana pyritään lisäämään asennekasvatuksen, erilaisten tempausten ja demonstraatioiden avulla. Vanhempien mallia pidetään tärkeänä liikenneturvallisuusasioissa. Vanhempainilloissa keskustellaan liikenneturvallisuudesta ja voidaan sopia pelisäännöistä pienimpien oppilaiden koulumatkapyöräilyyn tai oppilaiden saattoliikenteeseen liittyen. Koululla on mahdollisuus vaatia kypärän käyttöä polkupyörällä kuljettaessa, koska myös laki tätä vaatii. Yhteistyötä tehdään myös päivähoidon kanssa.

Vid hälsovårdscentralen kan trafikfrågor behandlas på läkarens eller hälsovårdarens mottagning. Vid samtalen kan man ta upp inverkan av sjukdom, ålder eller mediciner på hur man agerar i trafiken. Läkarna är skyldiga att anmäla om körkortsinnehavarens hälsa till körkortsmyndigheterna. Uppgifterna ges då föraren inte längre uppfyller körkortets hälsokrav och då han eller hon därigenom äventyrar trafiksäkerheten i väsentlig grad. Inom företagshälsan fästs vikt vid säkerheten under arbetsresor och arbetstrafik (bl.a. alkohol, trötthet, säkerhetsutrustning).

Bildningssektorn / Skolverket

Inom grundundervisningen ingår i undervisningsplanen ämnesshelheten säkerhet och trafik, som förekommer som ett övergripande tema inom alla läroämnen, dock i huvudsak inom miljö- och naturkunskap och i hälsokunskap samt vid resor under skoldagarna. Betydelsen av trafiksäkerhetsfrågor poängteras i alla läroämnen genom att man ökar de anställdas kunskaper i trafiksäkerhetsfrågor och genom att man håller det material som står till buds framme och uppdaterat. Förutom grundundervisningen kan man ordna temaveckor och -dagar, till vilka polisens skolbesök kan anknytas. Till temadagarna och föräldrakvällarna kan man inbjuda gäster också från Trafikskyddet.

Användningen av säkerhetsutrustning såväl under skolresorna som under fritiden försöker man öka med hjälp av attitydfostran, olika jippon och demonstrationer. Föräldrarnas exempel anses vara viktigt i trafiksäkerhetsfrågor. Vid föräldrakvällar diskuteras trafiksäkerheten och man kan komma överens om spelreglerna beträffande yngre elevers skolresor på cykel och om trygga av- och påstigningsplatser. Skolan har möjlighet att kräva att hjälm används vid resor på cykel, eftersom också lagen kräver detta. Samarbete görs också med barn-dagvården.

Nuoriso- ja liikuntatoimi

Liikuntatoimessa toteutetaan liikenneturvallisuuksuystötä kiinnittämällä huomiota turvavälineisiin erilaisissa liikunnallisissa kampanjoissa ja liikuntatapahtumissa. Nuorisotaloilla voidaan valvoa nuorten turvavälineiden käyttöä ja keskustella liikenneturvallisuuksuden tekijöistä ja tärkeydestä. Nuorille suunnatuissa tapahtumissa jaetaan liikennetietoutta ja esimerkiksi mopokurssilla voidaan hyvän ajotaidon osana korostaa liikenneturvallisuuksuteen liittyviä seikkoja. Liikenneturvallisuuksuystööhön otetaan mukaan erilaiset seurat ja yhdistykset, jotka järjestävät toimintaa ja harrastusmatkoja nuorille. Liikuntapaikat ja niiden pysäköintialueet järjestetään mahdollisimman turvallisiksi.

Palo- ja pelastustoimi

Palo- ja pelastustoimelle tärkeää on riittävä valmius liikenneonnettomuuksien varalta. Myös lisävahinkojen estäminen onnettomuustapahtuksissa on heidän työtään. Palo- ja pelastustoimi voi myös osallistua raskaan liikenteen vaarallisten aineiden kuljetusten valvontaan yhdessä poliisin kanssa. Osallistuminen erilaisiin kampanjoihin on yleistä.

Poliisi

Poliisi keskittyy omassa työssään nopeuden valvontaan, päihteiden ja turvalaitteiden käytön valvontaan sekä riskikuljettajiin. Poliisin tehtävänä on puuttua myös muuhun liikennesääntöjen vastaiseen käytäytymiseen. Liikenneturvallisuuksuystötä tekevät sekä paikallispoliisi että liikkuva poliisi.

Ungdoms- och idrottssektorn

Inom idrottssektorn beaktas trafiksäkerhetsarbetet genom att man fäster uppmärksamhet vid säkerhetsutrustningen i olika idrottskampanjer och evenemang. På ungdomsgårdarna kan man övervaka de ungas användning av säkerhetsutrustning samt diskutera om trafiksäkerhetsfrågor och deras betydelse. Vid evenemang som riktas till ungdomar ges trafikkunskap och exempelvis vid mopedkurser kan man betona trafiksäkerhetsfaktorerna som en del av god körskicklighet. I trafiksäkerhetsarbetet tas med olika sällskap och föreningar, som anordnar verksamhet och fritidsresor för unga. Idrottsplatserna och parkeringsområdena görs så trygga som möjligt.

Brand- och räddningsverket

För brand- och räddningsverket är det viktigt att ha tillräcklig beredskap för eventuella trafikolyckor. Det ingår också i verkets arbete att förhindra att ytterligare skador sker där olyckor har inträffat. Brand- och räddningsverket kan också tillsammans med polisen delta i övervakningen av den tunga trafikens transporter av farliga ämnen. Man deltar allmänt i olika kampanjer.

Polisen

Polisen koncentrerar sig i sitt eget arbete på övervakningen av körhastigheter, övervakningen av alkohol- och narkotikamissbrukare och användningen av säkerhetsutrustning samt på riskförare. Polisens uppgift är också att ingripa i annat beteende som strider mot trafikreglerna. Trafiksäkerhetsarbete utför såväl lokala polisen som rörliga polisen.

Liikenteen turvallisuus edellyttää tehokkaan ja näkyvän valvonnan olemassa oloa. Liikennekäyttäytymiseen vaikuttaa kuljettajien kokemaa kiinnijäämisriski, jossa poliisin toiminnalla, tiedottamisella ja valvonnalla, on keskeinen osa. Taajamien nopeusrajoitusten alentaminen lisää valvonnan tarvetta. Poliisin nykyiset valvontaresurssit eivät ole riittävät ja niiden määrää tuskin lisätään lähitulevaisuudessa.

Poliisin tulee tiedottaa liikenneturvallisuuteen ja valvontaan liittyvistä asioista, kohdentaa valvontaa riskiryhmiin, vaarallisimpiin kohteisiin ja ajankohtiin. Tällaisia alueita ovat ylinopeudet, liikennejuopumus, suuntavilkun käyttö, turvavälineiden käyttö sekä nuorten kuljettajien ajotapatarkkailu. Lisäksi poliisin tulee kohdistaa valvontaa liikennesääntöjen noudattamiseen yleensä. Liikenneympäristössä tapahtuvien muutosten yhteydessä poliisi opastaa ja valvoo, että tienkäyttäjät liikkuvat uusien järjestelyjen mukaisesti. Uusissa tilanteissa poliisi voi antaa liikkumisohjeita mm. koululaisille ja myös valvoa ohjeiden noudattamista.

Liikennevalvontaa voidaan tehostaa automaattisen kameravalvonnan avulla. Tutkimusten mukaan henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet vähenevät keskimäärin noin 17 % ja kuolemaan johtaneet onnettomuudet 30–50 % automaattisen nopeusvalvonnan alaisilla tieosuuksilla. Suomessa on laajennettu automaattista nopeusvalvontaa kattamaan tieverkkoa. Tällä hetkellä katettuna on noin 2 800 km ja vuoden 2008 loppuun mennessä jo noin 3 000 km.

Poliisin käytössä on myös automaattiseen liikenteenvalvontaan soveltuva valvonta-auto, joka soveltuu erittäin hyvin taajamaliikenteen valvontaan, mutta myös taajaman ulkopuoliseen liikenteenvalvontaan. Nopeusvalvonnan lisäksi auton avulla voi valvoa bussikaistaliikennettä, liikennevaloja, ohituskiellon noudattamista sekä turvalaitteiden käyttöä.

Trafiksäkerheten förutsätter att det existerar en effektiv och synlig övervakning. På trafikbeteendet inverkar förarens insikt om han kan bli fast och till detta medverkar i avgörande grad den information och övervakning som polisen handhar. Sänkningen av fartgränserna i tätorter ökar behovet av övervakning. Polisens nuvarande övervakningsresurser är inte tillräckliga och resurserna kommer knappast att ökas inom en snar framtid.

Polisen bör informera i frågor som gäller trafiksäkerhet och övervakning, fokusera övervakningen på riskgrupperna och på de farligaste ställena och tidpunkterna. Sådana områden är fortkörning, rattonykterhet, användningen av blinkers, användningen av säkerhetsutrustning samt kontroll av unga förares körsätt. Dessutom bör polisen inrikta övervakningen på hur trafikreglerna iakttas i allmänhet. I samband med förändringar i trafikmiljön instruerar och övervakar polisen, att trafikanterna rör sig i enlighet med de nya trafikarrangemangen. I nya situationer kan polisen ge anvisningar om hur man skall röra sig i trafiken bl.a. till skolelever och också övervaka att anvisningarna följs.

Trafikövervakningen kan effektiveras med hjälp av automatisk kameraövervakning. Enligt gjorda undersökningar minskar personskadeolyckorna i genomsnitt cirka 17 % och dödsfallen i trafikolyckor 30–50 % på vägavsnitt med automatisk kameraövervakning. I Finland har man byggt ut den automatiska hastighetsövervakningen på en allt större del av vägnätet. För närvarande täcker systemet ca 2 800 km av vägnätet och i slutet av år 2008 täcker det redan ca 3 000 km.

Polisen har till sin disposition också en övervakningsbil med utrustning som passar mycket väl för övervakning av tätortstrafiken, men också för trafikövervakning utanför tätorten. Förutom hastighetsövervakning kan man med hjälp av bilen övervaka trafik på körfältet för bussar, trafikljus, iakttagande av omkörningsförbud samt användningen av säkerhetsutrustning.

5.4 Liikenneturvallisuustyön nykytila ja kehittäminen Hangossa

5.4.1 Liikenneturvallisuustyön nykytila

Hangon liikenneturvallisuussuunnitelman käynnistyttyä koottiin yhteistyöryhmä, jonka toimintaan osallistuivat katu- ja maankäyttöosaston, päivähoidon, koulutoimen, nuoriso- ja liikuntatoimen ja vanhustoimen sekä poliisin edustaja. Tämän ryhmän toimesta laadittiin Hankoon liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelma.

Hangossa ei ollut aiemmin toiminut erillistä liikenneturvallisuusasioihin keskittyntä työryhmää. Eri hallintokuntien toimia selvitettäessä todettiin kuitenkin, että liikenneturvallisuustyötä tehtiin jo eri tahoilla, etenkin päivähoidon ja koulutoimen yksiköissä. Poliisin vierailut päiväkodeissa ja kouluissa ja liikenneturvallisuuteen liittyvät tempaukset todettiin tehokkaiksi valistusmuodoiksi. Liikennesääntöjen muistuttaminen päiväkotien ja koulujen retkillä olivat hyviä esimerkkejä arjen liikenneturvallisuustyöstä. Liikenneopetus ja turvallisuuskasvatus sisältyvät myös perusopetuksen opetussuunnitelmiin. Asian käsittelyn laajuus saattaa kuitenkin riippua opetushenkilökunnan liikenneturvallisuusarvostuksesta. Kasvavasta nuorten mopoilijoiden määrästä johtuen myös lisääntyvät liikenneturvallisuusongelmat huolettavat ja nuorisoon kohdistuvan toiminnan lisäämistä toivotaan. Liikenneturvallisuusasioista keskustelu on osa jokapäiväistä työtä nuorisotoimessa.

5.4 Trafiksäkerhetsarbetets nuläge och utveckling i Hangö

5.4.1 Trafiksäkerhetsarbetets nuläge

När trafiksäkerhetsplaneringen i Hangö inletts, bildade man en samarbetsgrupp, i vars verksamhet deltog representanter från gatu- och markplaneringsavdelningen, barndagvården, skolsektorn, ungdoms- och fritidssektorn, idrottssektorn, äldreomsorgen och polisen. Denna grupp stod för verksamhetsplanen gällande trafiksäkerhetsarbetet i Hangö.

I Hangö hade inte tidigare verkat någon arbetsgrupp särskilt inriktad på trafiksäkerhetsfrågor. När man utredde de olika förvaltningsgrenarnas funktioner konstaterade man ändå, att det redan utfördes trafiksäkerhetsarbete på olika håll, i synnerhet i barndagvårdens och skolsektorns enheter. Polisens besök i barndaghemmen och skolorna och olika trafiksäkerhetsjippon konstaterades vara effektiva upplysningskanaler. Vid barndaghemmens och skolornas utfärder var påminnelser om trafikregler goda exempel på vardagligt trafiksäkerhetsarbete. Trafikundervisning och säkerhetsfostran ingår också i grundundervisningens läroplaner. Omfattningen av ämnets behandling kan ändå bero på hur undervisningspersonalen värderar trafiksäkerheten. De på grund av ökande antal unga mopedister växande trafiksäkerhetsproblemen oroar, och därför önskar man en ökning av verksamheten inriktad på de unga. Diskussionen om trafiksäkerhetsfrågor är en del av det dagliga arbetet inom ungdomssektorn.

5.4.2 Liikenneturvallisuusryhmän nimeäminen

Tavoitteena on, että liikenneturvallisuussuunnitelman valmistuttua Hankoon nimetään kaupunginvaltuuston päätöksellä virallinen ja säännöllisesti toimiva liikenneturvallisuusryhmä huolehtimaan toimintasuunnitelman toteuttamisesta, päivittämisestä ja seurannasta. Ryhmään olisi hyvä nimetä edustajat seuraavista Hangon kaupungin hallintokunnista:

- kuntatekniikan osasto
- maankäyttöosasto
- sivistystoimi
- nuorisotoimi
- perusturvapalvelut (päivähoito)
- perusturvapalvelut (vammais- ja vanhustyö)
- terveystoimi (neuvola, työterveys, kouluterveys)

Ryhmän toimintaan olisi hyvä saada mukaan myös luottamusmiehiä. Näin tiedonkulkua liikenneturvallisuusasioista kaupungin eri päätöksentekoeleimiin olisi sujuvaa.

Lisäksi seuraavien tahojen edustajat voidaan kutsua ryhmän jäseniksi tai asiantuntijoiksi

- Raaseporin poliisi
- Liikenneturva
- Hangon satama
- Kuljetusyritykset, taksiyhdistys, liikennöitsijät, VR, RHK

Kokouksista on hyvä tiedottaa myös Etelä-Suomen lääninhallituksen ja Tiehallinnon liikenneturvallisuusvastaavia, sillä heillä on myös vastuu seurata liikenneturvallisuuden kehitystä toimialueillaan.

5.4.2 Tillsättandet av en trafiksäkerhetsgrupp

Syftet är, att då trafiksäkerhetsplanen blivit färdig utnämns i Hangö genom beslut av stadsstyrelsen en officiell och regelbundet verkande trafiksäkerhetsgrupp för att handha genomförandet, uppdaterandet och uppföljningen av verksamhetsplanen. Det skulle vara bra att till medlemmar av gruppen utse representanter för följande av förvaltningsgrenarna i Hangö:

- kommunteknikavdelningen
- markanvändningsavdelningen
- utbildningsförvaltningen
- ungdomsförvaltningen
- grundtrygghetstjänsterna (barndagvården)
- grundtrygghetstjänsterna (handikapp- och äldreomsorg)
- hälsosektorn (rådgivningsbyrå, företagshälsa, skolhälsa)

Det skulle vara bra att få med också förtroendevalda i gruppens verksamhet. På det sättet skulle informationen till stadens olika beslutande organ löpa smidigt.

Ytterligare kan representanter för följande organ kallas till medlemmar i gruppen eller till experter:

- Polisen i Raseborg
- Trafikskyddet
- Hangö Hamn
- Transportföretag, taxiföreningen, trafikidkare, VR, Banförvaltningscentralen

Det är bra att ge information om mötena också till de trafiksäkerhetsansvariga på Södra Finlands länsstyrelse och på Vägförvaltningen, eftersom också till deras ansvarsområde hör att följa med trafiksäkerhetens utveckling inom verksamhetsområdet.

Liikenneturvallisuusryhmän tulisi kokoontua tarpeen mukaan, esimerkiksi 2–6 kertaa vuodessa. Keväällä voidaan tarkastella edellisen vuoden onnettomuustilannetta sekä seurata edellisen vuoden toimintasuunnitelman toteutumista. Ennen kesää valmistellaan seuraavan vuoden toiminnan rahoitusta. Loppuvuodesta voidaan sopia seuraavan vuoden painopisteistä, toimenpiteistä ja yhteistyömuodoista.

Käytännön liikenneturvallisuustyötä tehdään valtaosin hallintokunnissa jokapäiväisessä kanssakäymisessä kuntalaisten kanssa. Erilaiset yhteiset tapahtumat ja tempaukset sekä osa koulutuksesta ja materiaalista vaativat kuitenkin myös rahallista panosta ja tämä on syytä huomioida suunnitelmia hyväksyessä ja pyrkiä varaamaan samassa yhteydessä rahoitusta myös tämän tyyppiseen toimintaan.

Tavoitteiden saavuttamisessa korostuu yhteistyö eri hallintokuntien välillä sekä sidosryhmien kanssa. Käytännön työn kannalta onkin keskeistä, että hallintokuntien johto on asian takana ja kannustaa työntekijöitä, sillä liikennejärjestelyiden parantamisen rinnalla liikennekasvatus ja -tiedotus ovat tärkeä osa liikenneturvallisuustyötä. Kohteena ovat tienkäyttäjät, suunnittelijat ja päättäjät.

5.4.3 Liikenneturvallisuustyön toimenpiteet Hangossa

Liikenneturvallisuussuunnitelman laadinnan yhteydessä koottiin Hangon eri hallintokuntien edustajista liikenneturvallisuusryhmä pohtimaan liikenneturvallisuustyön toimenpiteitä lähivuosille. Liikenneturvallisuustyön nykytilan, tavoitteiden ja tarpeiden pohjalta nousi esiin Hangon liikenneturvallisuustyön kehittämisen painopisteet. Monet liikenneturvallisuustyön toimenpiteet edellyttävät eri hallintokuntien yhteistyötä. Liikenneturva on tärkeä yhteistyökumppani erityisesti kouluttajana sekä monenlaisen liikenneturvallisuusmateriaalin toimittajana.

Hangon liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelma vuosille 2008–11 on kokonaisuudessaan raportin liitteessä 1.

Trafiksäkerhetsgruppen borde sammanträda enligt behov, exempelvis 2–6 gånger årligen. På våren kan man granska det föregående årets olycksläge samt följa upp hur verksamhetsplanen för föregående år har genomförts. Före sommaren förbereder man finansieringen av följande års verksamhet. I slutet av året kan man komma överens om prioriteringar, åtgärder och samarbetsformer under det följande året.

Det praktiska trafiksäkerhetsarbetet utförs huvudsakligen inom förvaltningsgrenarnas dagliga umgänge med kommuninvånarna. Olika gemensamma evenemang och jippon samt en del av utbildningen och materialet kräver ändå också penninganslag. Det bör beaktas då planerna godkänns, att man i samma sammanhang bör försöka reservera anslag även för detta slags verksamhet.

Då man förverkligar målsättningarna accentueras samarbetet mellan de olika förvaltningsgrenarna samt med intressentgrupperna. Med tanke på det praktiska arbetet är det viktigt, att förvaltningsgrenens ledning ställer sig bakom arbetet och sporrar de anställda. Förutom förbättrandet av trafikarrangemangen är nämligen trafikfostran och -information viktiga delar av trafiksäkerhetsarbetet. Målgrupper är trafikanterna, planerarna och beslutsfattarna.

5.4.3 Åtgärder inom trafiksäkerhetsarbetet i Hangö

I samband med utarbetandet av trafiksäkerhetsplanen tillsattes en trafiksäkerhetsgrupp av representanter från olika förvaltningsgrenar för att dryfta åtgärder inom trafiksäkerhetsarbetet för de närmaste åren. På basis av trafiksäkerhetsarbetets nuläge, målsättningar och behov kom man fram till prioriteringarna inom utvecklandet av trafiksäkerhetsarbetet i Hangö. Många av åtgärderna inom trafiksäkerhetsarbetet förutsätter samarbete mellan olika förvaltningsgrenar. Trafikskyddet är en viktig samarbetspartner särskilt som utbildare och leverantör av många slags trafiksäkerhetsmaterial.

Liikenneturvallisuustyön vakiinnuttaminen

Liikenneturvallisuusasioissa tehtävä yhteistyö ja työskentelymuodot tulee vakiinnuttaa. Ensimmäiseksi tulee hoitaa liikenneturvallisuusryhmän jäsenten virallinen nimeäminen kaupunginvaltuuston päätöksellä. Sen jälkeen tulee huolehtia toiminnan jatkuvuudesta ja toimintasuunnitelman toteuttamisesta, seurannasta ja tarvittaessa sen päivittämisestä.

Liikenneturvallisuuskasvatus varmistetaan osaksi varhaiskasvatuksen, esiopetuksen ja perusopetuksen suunnitelmia. Liikenneturvallisuuskäkökulma tulee sisällyttää myös päiväkotien ja koulujen sekä nuoriso- ja liikuntatoimen toimintasuunnitelmiin.

Henkilökunnan koulutus

Koulutus-, valistus- ja tiedotustyön yksi keskeinen elementti on kunnan työntekijöiden kouluttaminen. Koulutuksen tarkoitus on vahvistaa heidän sitoutumistaan liikenneturvallisuustyöhön sekä parantaa henkilökunnan liikenneturvallisuustietämystä ja liikenneturvallisuutta.

Liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelma sisältää liikenneturvallisuuden eri aiheista koulutustilaisuuksia eri henkilöstöryhmille, mm. opettajille, päiväkotien henkilökunnalle, sosiaalitoimen työntekijöille sekä teknisen toimen, erityisesti kunnan autojen ja työkonoiden kuljettajille. Koulutustilaisuudet ovat hyvä käynnistystapahtuma liikenneturvallisuustyössä ja niiden järjestämisessä hyödynnetään laajasti Liikenneturvan asiantuntemusta.

Myös kuntapäättäjien liikenneturvallisuustietämystä tuetaan.

Verksamhetsplanen för trafiksäkerhetsarbetet i Hangö utgör i sin helhet bilaga 1 i denna rapport.

Etableringen av trafiksäkerhetsarbetet

Samarbetet och arbetsformerna inom trafiksäkerhetsfrågor bör bli etablerat. Först bör man se till att medlemmarna i trafiksäkerhetsgruppen blir officiellt utnämnda genom beslut av stadsfullmäktige. Därefter bör man sköta om kontinuiteten i verksamheten samt att verksamhetsplanen genomförs, följs upp och när så behövs uppdateras.

Det säkerställs, att trafiksäkerhetsfostran blir en del av planerna för småbarnspedagogiken, förskolundervisningen och grundundervisningen. Trafiksäkerhetsaspekten bör införas också i barndaghemmens och skolornas samt ungdoms- och idrottssektorns verksamhetsplaner.

Utbildning av de anställda

Ett viktigt element inom utbildnings-, upplysnings- och informationsarbetet är utbildningen av kommunens egna anställda. Utbildningens syfte är att stärka de anställdas engagemang i trafiksäkerhetsarbetet samt att förbättra deras trafiksäkerhetskunnande och trafiksäkerhet.

Verksamhetsplanen för trafiksäkerhetsarbetet omfattar utbildnings- evenemang kring olika trafiksäkerhetsteman för olika grupper av anställda, bl.a. för lärare, barndaghemsanställda, socialarbetare samt för anställda inom den tekniska sektorn, särskilt stadens bil- och arbetsmaskinsförare. Utbildningen är ett bra sätt att starta trafiksäkerhetsarbetet och vid arrangemangen kommer man att i stor utsträckning nyttja Trafikskyddets sakkunskap.

Även de kommunala beslutsfattarnas trafiksäkerhetskunnande stöds.

Päiväkotien ja koulujen lähiympäristöjen liikenneturvallisuus

Päiväkotien, perhepäiväkotien ja koulujen pihojen ja lähiympäristöjen liikenneturvallisuuspuutteet kartoitetaan yhdessä päiväkotien ja koulujen henkilökunnan sekä kuntatekniikan osaston suunnittelijoiden kanssa. Myös koululaiset voivat osallistua kartoitukseen. Tarkastetaan muun muassa piha-alueiden rajausta, kevyen liikenteen yhteyksien turvallisuus, saatto- ja muun liikenteen järjestelyt sekä pysäköintipaikkojen turvallisuus.

Yhteistyö päiväkotilasten ja koululaisten vanhempien kanssa

Vanhempien liikenneturvallisuustietous, oma toiminta liikenteessä ja esimerkkinä toimiminen on merkittävä tekijä vaikuttaessa lasten ja nuorten liikenneturvallisuuteen. Liikenneturvallisuusasioita tulee säännöllisesti käsitellä myös päiväkotien ja koulujen vanhempainilloissa.

Sovitetaan koulujen ja päiväkotien pihojen liikenteen ja saattoliikenteen säännöistä henkilökunnan, vanhempien ja lasten kesken. Tärkeää on myös yhteinen sitoutuminen koululaisten koulumatkojen turvallisuuden valvomiseen (mm. heijastimen ja pyöräilykypärän käyttö).

Koulukuljetusten turvallisuus

Koulukuljetuksia hoitavilla kuljettajilla on merkittävä rooli lasten liikennekasvattajina. Kuljettajilta tulee vaatia vastuullista ja turvallista liikennekäyttäytymistä ja kuljettajien säännöllinen kouluttaminen onkin tärkeää. Samoin tulee tarkastaa koulutaksien kyytiinottopaikkojen turvallisuus.

Koulutaksit ja linja-autot ovat sopiva ensimmäinen askel alkolukkojen käyttöön laajentamisessa henkilökuljetuksiin. Hangossakin tulee selvittää mahdollisuudet asettaa alkolukko hankinnan kilpailutekijäksi tai -vaatimukseksi.

Trafiksäkerheten i barndaghemmens och skolornas närområden

Trafiksäkerhetsbristerna på barndaghemmens, familjedaghemmens och skolornas gårdar och närområden kartläggs av barndaghemmens och skolornas anställda och kommunteknikavdelningens planerare i samarbete. Också skoleleverna kan delta i kartläggningen. Man kontrollerar bland annat gårdsplanernas avgränsning, gång- och cykelvägarnas säkerhet, arrangemangen för anländande och avhämtande trafik samt parkeringsplatsernas säkerhet.

Samarbete med daghemsbarnens och skolbarnens föräldrar

Föräldrarnas trafiksäkerhetskunnande, deras eget agerande i trafiken och deras roll som förebilder är en viktig faktor då man vill påverka barnens och de ungas trafiksäkerhet. Trafiksäkerhetsfrågor bör regelbundet behandlas också vid barndaghemmens och skolornas föräldrakvällar.

Reglerna för trafiken på skolornas och barndaghemmens gårdar och för anländande och avhämtande trafik avtalas mellan de anställda, föräldrarna och barnen. Viktigt är det också att man gemensamt engagerar sig för övervakning av att skolbarnens skolväg är säker (bl.a. användningen av reflexer och cykelhjälm).

Skolskjutsarnas säkerhet

Förarna som sköter skolskjutsarna har en betydande roll som barnens trafikfostrare. Av förarna bör krävas ett ansvarsfullt och säkert trafikbeteende och en regelbunden utbildning av förarna är viktig. Likaså bör kontrolleras att skoltaxibilarnas hållplatser är säkra.

Skoltaxibilar och bussar är ett lämpligt första steg för att utvidga användningen av alkolås till persontransporterna. Även i Hangö bör man utreda möjligheterna att uppställa alkolåset som ett konkurrensmedel eller ett krav vid upphandlingen.

Mopoilun turvallisuus

Nuoret ovat liikenneonnettomuuksien perusteella turvattomin liikkujaryhmä ja mopoilun yleistyessä pelätään nuorten onnettomuuksien lisääntyvän entisestään. Nuorten liikenneturvallisuuskasvatus on jatkuva koulutoimen ja nuorisotoimen toimintaa. Tämän lisäksi järjestetään mopokurssi tai muu mopoturvallisuuteen liittyvä tapahtuma yhteistyössä nuorisotoimen, koulutoimen ja Liikenneturvan kanssa. Mopoiilu on keskeinen teema myös yläkoulun opettajien ja nuorisotoimen henkilökunnan liikenneturvallisuuskoulutuksessa.

Polkupyöräilyn turvallisuus

Hangon kaupunkirakenne on otollinen polkupyöräilyn edistämiseen. Samalla tulee kuitenkin huolehtia pyöräilyn turvallisuudesta. Tarpeellisia toimia tästä näkökulmasta ovat liikenneympäristöä parantavien toimenpiteiden lisäksi mm. pyöräilykypärän käytön edistäminen ja sen hyödyistä tiedottaminen sekä pyöräilyn liikennesäännöistä muistuttaminen.

Polkupyöräilyn turvallisuutta työmatkoilla parannetaan hankkimalla heijastinliivit kotihoidon työntekijöille, jotka tekevät kotikäyntejä pyöräillen. Jatkossa olisi tarpeen hankkia myös kypärät ja muut tarvittavat apuvälineet, esimerkiksi satulalaukut ostosten turvalliseen kuljettamiseen.

Iäkkäiden liikenneturvallisuuden parantaminen

Tarpeet liikenneympäristön turvallisuudelle ja esteettömyydelle nivoutuvat usein iäkkään liikkujan näkökulmasta yhteen. Turvalliset ja esteettömät reitit mahdollistavat omatoimisen liikkumisen, mikä ylläpitää toimintakykyä yleisestikin. Hangon vanhusneuvoston eli senioriraadin toimesta voidaan Hangossakin toteuttaa Liikenneturvan valmiin materiaalin ja toimintamallin avulla iäkkäiden vaaranpaikkakartoitus.

Mopedåkningens säkerhet

De unga är på basis av trafikolycksstatistiken den otryggaste trafikantgruppen, och när mopedåkning blir allmänare är man rädd att olyckorna ökar ytterligare. Trafiksäkerhetsfostran för de unga är en fortgående aktivitet för skolverket och ungdomssektorn. Dessutom arrangeras en mopedkurs eller annat till mopedssäkerheten anknutet evenemang i samarbete mellan ungdomssektorn, skolverket och Trafikskyddet. Mopedåkning är ett centralt tema också vid trafiksäkerhetsutbildningen för de anställda vid högstadieskolan och vid ungdomssektorn.

Cykelåkningens säkerhet

Stadsstrukturen i Hangö är gynnsam med tanke på främjandet av cykelåkning. Samtidigt måste man likväl sköta om att cykelåkning är säker. Behövliga åtgärder på denna punkt är förutom åtgärderna som förbättrar trafikmiljön bl.a. främjande av användningen av cykelhjälm och information om dess nytta samt påminnelser om trafikreglerna för cyklister.

Cykelåkningens säkerhet i arbetstrafiken förbättras genom att det skaffas reflexvästar för hemvårdens anställda, som använder cykel då de far på hembesök. I fortsättningen skulle det finnas behov att skaffa också cykelhjälm och annan behövlig utrustning, exempelvis cykelväskor för säker transport av inköpta varor.

Förbättrandet av trafiksäkerheten för de äldre

För de äldre i trafiken sammanlänkas ofta behoven då det gäller trafikmiljöns säkerhet och tillgänglighet. Säkra och tillgängliga ruttor gör det möjligt att röra sig på egen hand i trafiken, vilket i sin tur upprätthåller en god allmän rörlighet. På försorg av Hangö äldreråd, "Seniorrådet", kan man också i Hangö genomföra en kartläggning av platser som är riskabla för de äldre. Trafikskyddet erbjuder ett färdigt material och en verksamhetsmodell för kartläggningen.

Muita senioriväestön liikenneturvallisuutta parantavia toimia ovat mm. liikenneturvallisuusaiheisen tempauksen tai esittelytilaisuuden järjestäminen esimerkiksi liikennesääntöjen kertaamiseksi ja turvavälineiden esittelemiseksi. Myös Liikenneturvan avustuksella järjestettävä ikäautoilijan kuntokurssi on tavoitteena sisällyttää osaksi jatkuvaa liikenneturvallisuustyötä.

Vuorovaikutuksen lisääminen liikennesuunnittelussa

Sataman synnyttämä liikenne on yksi Hangon liikenteen ominaispiirre. Yhteistyö sataman ja sen liikenteen operaattorien kanssa myös liikenneturvallisuusasioissa olisi tarpeen, samoin hankolaisten taksiryttäjien kanssa. Vuorovaikutuksen tehostamisessa liikkeelle lähdetään järjestämällä yhteinen tapaaminen ammattiliikenteen edustajien ja kuntatekniikan osaston edustajien kanssa. Yhteistyössä voidaan toteuttaa kampanja tai tempaus Hangon liikennekulttuurin ja -turvallisuuden parantamiseksi.

Vuorovaikutuksen kehittämistä myös asukkaiden ja liikennesuunnittelijoiden kesken tulee myös pohtia. Eräänä mahdollisuutena on kehittää liikenneturvallisuuteen liittyvä palautejärjestelmä ja sopia palautteen käsittelyn menettelyistä. Liikenneympäristön liikenneturvallisuusongelmia voidaan käsitellä myös liikenneturvallisuusryhmässä.

Liikenneverkon turvallisuuden kannalta usein merkittävimmät päätökset tehdään jo kaavoitusvaiheessa ja toimintojen sijoituspäätöksiä tehtäessä. Vuorovaikutus liikenteen ja maankäytön suunnittelijoiden kesken on tärkeää siis myös liikenneturvallisuusasioissa.

Andra åtgärder som förbättrar den äldre befolkningens trafiksäkerhet är bl.a. arrangerandet av ett jippo eller en presentation kring trafiksäkerhetstemat exempelvis för repetition av trafikregler eller demonstration av säkerhetsutrustning. Syftet är också att med bistånd av Trafikskyddet arrangera en konditionskurs för äldre bilister som ett inslag i det fortgående trafiksäkerhetsarbetet.

Ökad växelverkan inom trafikplaneringen

Trafiken som hamnen alstrar är ett av särdragen inom trafiken i Hangö. Samarbete med hamnen och dess trafikoperatörer också i trafiksäkerhetsfrågor skulle behövas, likaså med taxiföretagare i Hangö. Vid effektiveringen av denna växelverkan startar man genom att anordna ett gemensamt möte med representanter för den yrkesmässiga trafiken och kommunteknikavdelningen. I samarbete kan man genomföra ett jippo eller en kampanj för förbättrande av trafikskulturen och trafiksäkerheten i Hangö.

Man bör också överväga hur växelverkan mellan invånarna och trafikplanerarna kunde utvecklas. En möjlighet är att utveckla responsystemet i anknytning till trafiksäkerheten och att komma överens om procedurerna vid behandlingen av responsen. Trafiksäkerhetsproblem inom trafikmiljön kan behandlas också i trafiksäkerhetsgruppen.

De viktigaste besluten med tanke på trafiknätets säkerhet fattas ofta redan i planläggningsskedet och när man beslutar om var olika funktioner skall placeras. Samarbetet mellan trafikplanerare och markanvändningsplanerare är alltså viktigt också då det gäller trafiksäkerheten.

6 LIKENNETURVALLISUUDEN PARANTAMINEN TEKNIISILLÄ TOIMENPITEILLÄ

6.1 Yleistä

Seuraavissa kappaleissa on esitetty lyhyesti hyväksi havaittuja ja käytössä olevia liikenneympäristön turvallisuuden parantamiskeinoja. Samassa yhteydessä on esitetty esimerkkikohteita tästä suunnitelmasta.

Tiehallinnon ja Hangon kaupungin toimenpide-esitykset ja niiden alustavat kustannusarviot on esitetty liitteissä 2–3 olevissa taulukoissa ja kartoissa.

6.2 Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen

Kevyen liikenteen ylitysten turvaaminen

Keskisaareke on yleisin kevyen liikenteen turvallisuutta parantava rakenne suojatien yhteydessä. Saarekkeen tehtävänä on turvata kevyen liikenteen ylitykset mahdollistamalla ajoradan ylittäminen kahdessa vaiheessa sekä osittain hidastaa autoliikenteen nopeutta. Pitkillä suorilla kaduilla leveä keskisaareke hidastaa ajonopeuksia muun muassa sen vuoksi, että se kaventaa ajotilaa ja katkaisee pitkät katunäkymät. Saarekkeen ja suojatien havaittavuutta voidaan parantaa lisäämällä myös suojatiesaarekkeelle suojatiemerkit. Toinen vaihtoehto pitkien suojatieylitysten poistamiseksi keskisaarekkeen sijaan on suojatien lyhentäminen kohteissa, joissa suojatien keskisaarekkeen rakentaminen ei ole mahdollista tai mielekästä.

- Keskisaarekkeen rakentamista esitetään Santalantien, Esplanadin, Kappelisatamantien ja Appelgrenintien suojateilla.

6 FÖRBÄTTRANDE AV TRAFIKSÄKERHETEN MED TEKNISKA ÅTGÄRDER

6.1 Allmänt

I de följande avsnitten presenteras kort sådana lösningar för att förbättra trafikmiljöns säkerhet, som har konstaterats vara bra och som är i bruk. I samma sammanhang har framlagts ett antal exempel ur den föreliggande planen.

Vägförvaltningens och Hangö stads åtgärdsförslag och de preliminära kostnadsberäkningarna för dem presenteras i tabellerna och kartorna i bilagorna 2-3.

6.2 Förbättrande av gång- och cykeltrafikens säkerhet

Tryggande av övergångarna för gång- och cykeltrafiken

En mittrefug är den allmännaste konstruktionen som förbättrar gång- och cykeltrafikens säkerhet i samband med övergångsställena. Refugens uppgift är att trygga övergångarna för gång- och cykeltrafiken genom att möjliggöra korsande av körbanan i två etapper, samt att i någon mån dämpa biltrafikens hastighet. På långa raka gatuavsnitt dämpar en mittrefug körhastigheten bl.a. därför att den gör körutrymmet smalare och bryter de långa gatuvyerna. Man kan förbättra mittrefugens och övergångsställets synlighet genom att förse övergångsställets refug med trafikmärke för övergångsställen. Ett annat alternativ att eliminera övergångsställena med långa skyddsvägar är att i stället för att bygga en mittrefug göra övergångsställets skyddsväg kortare på platser där det inte är möjligt eller förnuftigt att bygga en mittrefug.

- Det föreslås att mittrefuger byggs vid övergångsställena på Sandövägen, Esplanaden, Kapellhamnsvägen och Appelgrensvägen.

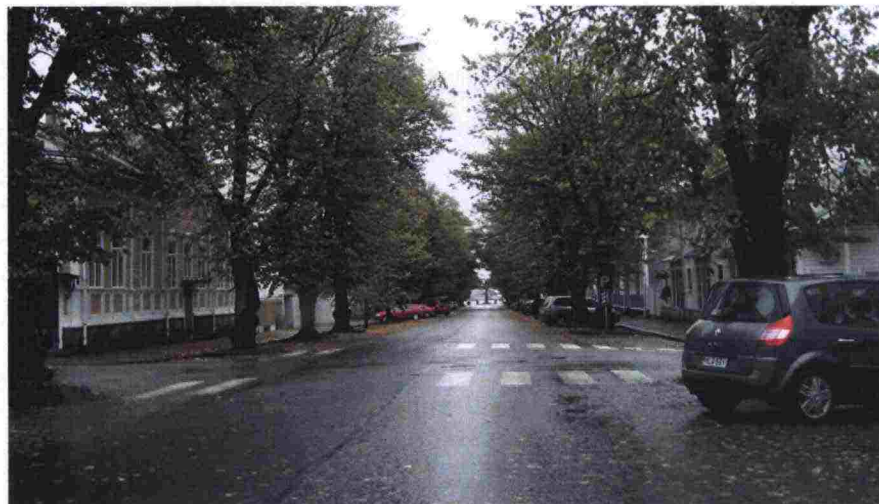
- Suojatien lyhentämistä esitetään Halmstadinkadulla koulun kohdalla (toinen suojatie jo korotettu ja lyhennetty) sekä Bulevardin suojateilla.



- Förkortning av övergångsställenas skyddsvägar föreslås på Halmstadsgatan vid skolan (det andra övergångsstället har redan förhöjts och förkortats) samt vid Boulevardens övergångsställen.

Kuva 6.1 Keskisaarekkeen rakentaminen Esplanaadin suojatielle.

Bild 6.1 Byggandet av en mittrefug vid Esplanadens övergångsställe.



Kuva 6.2 Pitkien suojateiden lyhentäminen Bulevardilla.

Bild 6.2 Förkortning av de långa övergångsställena på Boulevarden.

Korotettuja suojateitä ja liittymiä suositaan etenkin taajamakeskustoissa ja asuntoalueilla. Korotukset ovat tehokkaimpia nopeutta rajoittavia toimenpiteitä ja suojateiden yhteydessä ne korostavat ja turvaavat kevyen liikenteen ylityskohtia. Yksittäisiä hidasteita voidaan käyttää asuntoalueilla, joissa muutoin muodostuu liian pitkiä katuosia ilman hidasteita. Yksittäisen hidasteen hidastava vaikutus on huomattava, mutta paikallinen. Hidasteiden sijoittaminen tulee tehdä harkiten siten, ettei ajoneuvojen hidastusvaikutus jää vain paikalliseksi. Pelkkä nopeusrajoituksen alentaminen taajamaolosuhteissa 50 km/h:stä 40 km/h:iin tunnissa alentaa ajoneuvojen nopeuksia noin 2–4 km/h. Jos nopeusrajoituksen alentamista tuetaan rakenteellisin hidastein, voidaan saavuttaa jopa 5–15 km/h alenema ajoneuvojen nopeuksiin. Jos nopeusrajoitus on yli 30 km/h, on korotuksesta varoitettava etukäteen liikennemerkillä.

- Korotettuja liittymiä esitetään mm. Appelgrenintielle, Puistokadulle (2 kpl) sekä Kappelisatamantien ja Halmstadinkadun liittymään.
- Korotettua suojatietä esitetään Appelgrenintielle kolmeen kohtaan sekä Kappelisatamantielle Tiilitehtaanpuiston nykyisen suojatien yhteyteen.



Förhöjda övergångsställen och gatukorsningar gynnas i synnerhet i tätortscentra och bostadsområden. Förhöjningarna är de effektivaste farddämpande åtgärderna och i samband med övergångsställena betonar och tryggar de övergångsställena för fotgängare och cyklister. Enstaka farthinder kan användas på bostadsområden om där annars skulle bildas alltför långa gatuavsnitt utan farthinder. Ett enstaka farthinder har en betydande farddämpande verkan, men bara lokalt. Placeringen av farthinder bör göras med eftertanke, så att farthindrens farddämpande verkan inte blir bara lokal. Att enbart sänka fartgränsen i tätortsförhållanden från 50 km/h till 40 km/h sänker fordonens körhastigheter ca 2–4 km/h. Om sänkandet av fartgränsen stöds med de byggda farthindren kan man nå upp till 5–15 km/h sänkning av fordonshastigheterna. Om fartgränsen är högre än 30 km/h, bör man på förhand varna för farthindren med hjälp av trafikmärken.

- Förhöjda gatukorsningar föreslås bl.a. för Appelgrensvägen, Parkgatan (2 st) samt för korsningen mellan Kapellhamnsvägen och Halmstadsgatan.
- Förhöjda övergångsställen föreslås på tre ställen på Appelgrensvägen samt på Kapellhamnsvägen vid Tegelbruksparkens nuvarande övergångsställe.

Kuva 6.3 Casinon kohdan suojatien korottaminen.

Bild 6.3 Förhöjning av övergångsstället vid Casino.

Uusia suojateitä merkitään uusien kevyen liikenteen reitistöjen yhteyteen ja vähemmän jo olemassa olevien reitistöjen yhteyteen. Pääpaino liikenneturvallisuussuunnitelmissa on jo olemassa olevien suojateiden turvallisuuden parantaminen.

- Uuden suojatien merkitsemistä esitetään Kappelisatamantien ja Haagankadun liittymään (lisäksi Haagankadun kumpikin liittymähaara suljetaan ajoneuvoliikenteeltä).

Suojateiden havaittavuutta voidaan parantaa ajoratamaalauksilla, varoitusmerkeillä ja suojatiemerkkeihin asennettavilla sini-valkoraidoitetuilla herätevarsilla.

- Suojateiden havaittavuutta esitetään parannettavaksi samoissa kohteissa kuin keskisaarekkeiden rakentamista eli Santalantien, Esplanaadin, Kappelisatamantien ja Appलगrenintien suojateilla.



Nya övergångsställen markeras vid de nya gång- och cykelrutterna och i mindre omfattning vid de existerande rutterna. I trafiksäkerhetsplanerna läggs huvudvikten vid förbättrandet av säkerheten vid de redan existerande övergångsställena.

- Det föreslås att ett nytt övergångsställe markeras vid Kapellhamnsvägens och Hagagatans korsning (dessutom stängs Hagagatans båda anslutningsgrenar för motorfordonstrafik).

Övergångsställenas synlighet kan förbättras genom körbanemarkeringar, varningsmärken och på trafikmärkena för övergångsställen också med blå-och-viträndiga markeringsskärmar.

- Det föreslås, att övergångsställenas synlighet förbättras på samma ställen där mittrefuger byggs, dvs. vid övergångsställena på Sandövägen, Esplanaden, Kapellhamnsvägen och Appलगrensvägen.

Kuva 6.4 Santalantien suojatien havaittavuuden parantaminen herätevarsilla.

Bild 6.4 Övergångsställenas synlighet på Sandövägen förbättras med hjälp av markeringsskärmar.

Kevyen liikenteen ali- ja ylikulkukäytävillä voidaan vilkkaasti liikennöidyillä väylillä vähentää ajoneuvo- ja junaliikenteen kanssa samassa tasossa tapahtuvia turvattomia tien tai radan ylityksiä. Kevyen liikenteen eritasot tulee sijoittaa luontaisille kulkureiteille ja välttää niiden käytöstä aiheutuvia lisämatkoja, jotta niitä myös käytettäisiin. Alikulkukäytävät tulee suunnitella riittävän väljiksi sekä valoisiksi ja niiden suut tarpeeksi avariksi, jotta näkemät saadaan hyviksi.

- Kevyen liikenteen alikulkukäytävää esitetään Kadermonkadun päädyssä sijaitsevan rautatien tasoristeyksen kohdalle.

Med hjälp av *tunnlar eller broar för gång- och cykeltrafik* kan man på livligt trafikerade trafikleder minska det osäkra korsandet av vägen eller järnvägsbanan i samma plan som fordons- eller järnvägstrafiken. För att tunnlar och broar för gång- och cykeltrafik också skall bli använda, bör de placeras vid naturliga färdrutter så att användningen av dem inte orsakar omvägar. Tunnlarna bör planeras tillräckligt rymliga och ljusa och deras mynningar göras tillräckligt vida, så att sikten blir bra.

- En tunnel för gång- och cykeltrafik föreslås på platsen för enplanskorsningen vid ändan av Kadermogatan.



Kuva 6.5 Kadermonkadun kohdan rautatien alikulun rakentaminen

Bild 6.5 Byggandet av en tunnel under järnvägen vid Kadermogatan.

Kevyen liikenteen reitistön täydentäminen

Kevyen liikenteen väylä erottaa jalankulku- ja polkupyöräliikenteen ajoneuvoliikenteestä. Väylä lisää tien suunnassa kulkevan kevyen liikenteen turvallisuutta ja mukavuutta sekä edistää näin kävelyä ja pyöräilyä. Kevyen liikenteen väylän rakentaminen voi kuitenkin nostaa autoliikenteen nopeuksia, mikä lisää risteämiskohtien turvattomuutta. Vähäliikenteisillä kaduilla ei siksi suositella erotettavaksi pyöräilyä ajoneuvoliikenteestä, vaan turvallisuutta pyritään parantamaan ajonopeuksia hillitsevillä keinoilla. Perinteistä päällystettyä kevyen liikenteen väylää halvempi ratkaisu on sora- tai kivituhkapintainen kevyen liikenteen väylä, joka voidaan päällystää myöhemmin. Kevyen liikenteen väylän tulisi olla hyväkuntoinen ja valaistu, jotta se houkuttelisi käyttäjiä. Kevyen liikenteen väylät – erityisesti pitkät – ovat erittäin kalliita investointeja. Liikenneturvallisuussuunnitelmissa ensimmäisiin kiireellisyysluokkiin sijoittuvat useimmiten jo olemassa olevaa verkostoa täydentävät lyhyet väylähankkeet. Pidemmät väylähankkeet ohjelmoidaan yleensä muiden kuin liikenneturvallisuussuunnitelmien kautta.

- Kevyen liikenteen väylän rakentamista esitetään mm. Linjakadun itäiselle puolelle sekä Hangon kantakaupungista Täktomin suuntaan.

Näkemien parantaminen

Kevyen liikenteen turvallisuutta voidaan parantaa järjestämällä riittävän hyvät näkemät liittymissä ja suojateiden läheisyydessä. Istutukset tulee valita ja kunnossapitää siten, etteivät ne kasvaessaan muodostu näkemäesteeksi. Näkemät suojateille ja kevyen liikenteen väylille etenkin päiväkotien, koulujen, palvelutalojen ja liikekeskusten läheisyydessä sekä liikennemerkkien ja tiennimikylttien näkyvyys tulisi tarkistaa säännöllisesti vuosittain. Samoin aurauslumen kasaamista liittymäalueille ja suojateiden läheisyyteen tulisi välttää. Joskus näke-

Komplettering av vägnätet för gång- och cykeltrafik

En väg för *gång- och cykeltrafik* gör det möjligt att skilja fotgängare och cyklister från fordonstrafiken. Vägen ökar säkerheten och komforten för gång- och cykeltrafiken i körvägens riktning och främjar sålunda gång och cykling. Byggandet av en gång- och cykelväg kan likväl höja biltrafikens hastigheter, vilket i sin tur ökar osäkerheten då man korsar körbanan. På gator med liten trafik rekommenderar man därför inte att cykeltrafiken avskiljs från fordonstrafiken, utan man försöker öka säkerheten genom åtgärder som dämpar körhastigheterna. En billigare lösning än den traditionella belagda gång- och cykelvägen är en gång- och cykelväg med yta av grus eller stenmjöl. Den kan beläggas senare. Gång- och cykelvägen borde vara i gott skick och belyst för att locka brukare. Gång- och cykelvägar – särskilt långa sådana – är mycket dyra investeringar. I trafiksäkerhetsplanerna hamnar oftast i den första prioriteringsklassen kompletterande små projekt inom det redan existerande vägnätet. Längre vägprojekt programmeras i allmänhet via andra än trafiksäkerhetens planer.

- Det föreslås, att gång- och cykelvägar byggs bl.a. på östra sidan av Linjegatan samt från Hangö innerstad i riktning mot Täktom.

Förbättring av sikten

Man kan förbättra säkerheten för gång- och cykeltrafiken genom att ordna tillräckligt god sikt i korsningarna och i närheten av övergångsställena. Planteringar bör väljas och skötas så att de inte då de växer upp bildar sikthinder. Sikten mot övergångsställena och mot gång- och cykelvägarna i synnerhet invid barndaghem, skolor, servicehus och affärscentra samt vägnamnsskyltarnas och trafikmärkenas synlighet borde granskas regelbundet årligen. Likaså borde man undvika att lagra plogad snö på korsningsområdena och invid övergångsställena. Ibland kan sikthindret utgöra en byggnad på korsningsområdet. Därvid kan säkerheten förbättras exempelvis med en spegel eller i några

mäesteenä voi olla liittymäalueella oleva rakennus. Tällöin näkemiä voidaan parantaa esimerkiksi peilin avulla tai joissain tapauksissa purkamalla rakennus. Näkemien parantamisella voidaan parantaa myös ajoneuvojen liittymäturvallisuutta.

- Hangon kantakaupungin alueelle esitetään tehtäväksi erillinen näkemien kartoitusprojekti.

fall genom att byggnaden rivs. Genom förbättring av sikten kan man förbättra också fordonens säkerhet i korsningen.

- Det föreslås, att man inom Hangö innerstadsområde genomför en separat kartläggning av siktförhållandena.



Kuva 6.6 Talo näkemäesteenä Esplanaadin ja Santalantien liittymässä.

Bild 6.6 Ett hus som utgör sikthinder vid Esplanadens och Sandövägens korsning.

6.3 Kääntymis- ja risteämisonnettomuuksien vähentäminen

Kiertoliittymä parantaa liikenneturvallisuutta ja samalla myös liittymän toimivuutta kaikista tulosuunnista. Kiertoliittymät alentavat ajonopeuksia ja soveltuvat hyvin kaupunkiympäristöön. Erityisesti kiertoliittymät sopivat väylille, joissa ajonopeudet nousevat helposti (kuten Esplanadi). Nykyisillä suunnittelumenetelmillä kiertoliittymiä voidaan suunnitella myös ahtaisiin paikkoihin ja raskaan liikenteen kulkureiteille (mm. kokonaan tai osin yliajettava kiertoliittymän keski- ja/tai reunaosa).

Tutkimusten mukaan kiertoliittymissä ei juurikaan tapahdu ajoneuvoliikenteen henkilövahinko-onnettomuuksia, koska ajonopeudet ovat alhaisia ja kaikki liikenne on oikealle kääntyvää tai suoraan ajavaa. Kiertoliittymien suunnittelussa on kuitenkin kiinnitettävä erityistä huomiota kevyen liikenteen turvallisiin tienylityksiin. Kiertoliittymät toimivat myös usein porttimaisena rakenteena saavuttaessa maaseutumaisesta ympäristöstä kaupunkimaiseen ympäristöön.

Hangon nykyisten tasa-arvoisten pääliittymien tapauksessa kiertoliittymät soveltuvat kohteisiin liikennevalo-ohjausta paremmin, koska valo-ohjatuissa liittymissä on yleisesti samanaikaisia vihreitä kääntyville ajosuunnille sekä usein samanaikaisesti myös kevyelle liikenteelle. Lisäksi liikennevalo-ohjatuissa liittymissä esiintyy punaisia päin ajamista sekä ajonopeuksien nousua ja kiihdyttelyä kiirehdyttäessä vihreän valon aikana liittymän läpi.

- Kiertoliittymien rakentamista ensimmäisessä vaiheessa esitetään Esplanadille Halmstadinkadun ja Kadermonkadun liittymiin.
- Kiertoliittymien rakentamista myöhemmässä vaiheessa esitetään Appelgrenintien ja Korsmaninkadun liittymään sekä Santalan-tielle Esplanadin, Kappelisatamantien ja Hemming Elfvingintien liittymiin.

6.3 Minskad risk för avsvängnings- och korsningsolyckor

En cirkulationsplats förbättrar trafiksäkerheten och samtidigt också korsningens funktion i alla riktningar. Cirkulationsplatser sänker körhastigheterna och passar väl in i stadsmiljön. Cirkulationsplatserna passar särskilt väl på trafikleder, där körhastigheterna lätt stiger (såsom Esplanaden). Med moderna planeringsmetoder kan man planera cirkulationsplatser också på trånga platser och på leder för tung trafik (bl.a. så att cirkulationsplatsens rondell och/eller randfält körs över helt eller delvis).

Enligt gjorda undersökningar inträffar det på cirkulationsplatser inte just personskadeolyckor i fordonstrafiken, eftersom körhastigheterna är låga och all trafik svänger till höger eller kör rakt. Vid planeringen av cirkulationsplatser skall man ändå lägga särskild vikt vid att gång- och cykeltrafiken kan korsa vägen trafiksäkert. Cirkulationsplatserna fungerar också ofta som ett slags port då man anländer från landsmiljön till en stadsartad miljö.

Vid de nuvarande likvärdiga gatukorsningarna i Hangö lämpar sig cirkulationsplatser bättre än trafikljusstyrning till platserna, eftersom det i korsningar styrda med trafikljus allmänt förekommer samtidigt grönt ljus för svängande körriktningar och ofta samtidigt för gång- och cykeltrafiken. Dessutom förekommer vid trafikljusstyrda korsningar att man kör mot rött ljus och att man ökar hastigheten och accelererar för att hinna genom korsningen medan det gröna ljuset ännu lyser.

- Det föreslås att cirkulationsplatser byggs i första skedet på Esplanaden vid korsningarna med Halmstadsgatan och Kadermogatan.
- Det föreslås att cirkulationsplatser i ett senare skede byggs vid korsningen mellan Appelgrensvägen och Korsmansgatan samt på Sandövägen vid korsningarna med Esplanaden, Kapellhamnsvägen och Hemming Elfvingväg.



Kuva 6.7 Kiertoliittymän rakentamista esitetään Esplanaadin ja Halmstadinkadun liittymään.

Bild 6.7 Det föreslås att en cirkulationsplats byggs i korsningen mellan Esplanaden och Halmstadsgatan.



Kuva 6.8 Kiertoliittymän rakentamista esitetään Esplanaadin ja Kadermonkadun liittymään.

Bild 6.8 Det föreslås att en cirkulationsplats byggs i korsningen mellan Esplanaden och Kadermogatan.

Liittymäsaarekkeen rakentaminen, liittymän kaventaminen, liittymähaarojen sulkeminen ja liittymän muotoilu selkeyttävät liikennejärjestelyjä, ohjaavat autoilijaa käyttämään oikeanlaisia ajolinjoja ja vähentävät ongelmallisten liittymien risteämisonnettomuuksia. Usein ongelmana liittymässä on liittymän jäsentymättömyys ja avoimuus, leveät ajolinjat, liittymäsaarekkeiden puute tai liian loiva liittymäkulma. Vanhoissa ruutukaavapohjaisissa katuverkoissa – erityisesti Hangossa – on monia nelihaaraisia liittymiä, jotka voisi muuttaa kolmihaaraisiksi sulkemalla yhden liittymähaaran ajoneuvoliikenteeltä.

- Liittymäsaarekkeiden rakentamisia esitetään tehtäväksi pääkatujen liittymien parantamisen yhteydessä.
- Liittymäalueen kaventamista joko reunakivilinjojen rakentamisella, liittymäsaarekkeille tai suojateiden avulla esitetään mm. Ratakadun ja Puistikadun liittymään ja Appelgrenintien ja Bulevardin liittymään.
- Liittymähaarojen sulkemisia esitetään mm. Esplanadilla Lämmittäjäntien ja Sepäntien liittymissä sekä Kappelisatamantiellä Haagankadun, Juvikinkadun ja Riilahdenkadun liittymissä.



Byggnad av korsningsrefuger eller avsmalnade korsningar, stängning av korsningsarmar och omformning av korsningen gör trafikarrangemangen klarare, leder bilisten att använda de riktiga körlinjerna och minskar korsningsolyckorna i de problematiska korsningarna. Ofta är problemet i en korsning att den är ostrukturerad och öppen, att körlinjerna är breda, korsningsrefuger saknas eller att anslutningsvinkeln är alltför trubbig. I gamla gatunät baserade på en rutstadsplan – särskilt i Hangö – finns det många fyrgrenade korsningar som kunde ändras till tregrenade genom att man stänger en av korsningsarmarna för fordonstrafik.

- Det föreslås att korsningsrefuger byggs i samband med att huvudgatornas korsningar förbättras.
- Det föreslås att korsningsområdet görs smalare genom antingen nybyggda kantstenslinjer, korsningsrefuger eller övergångsställen vid korsningarna bl.a. mellan Bangatan och Parkgatan och mellan Appelgrensvägen och Bulevarden.
- Det föreslås, att korsningsarmar stängs bl.a. på Esplanaden vid korsningarna med Eldaregatan och Smedsgatan samt på Kapellhamnsvägen vid korsningarna med Hagagatan, Juviksgatan och Rilaxgatan.

Kuva 6.9 Liittymäalueen kaventaminen Esplanadin ja Hangonkyläntien liittymässä.

Bild 6.9 Korsningsområdet görs smalare i korsningen mellan Esplanaden och Hangöbyvägen.

STOP-merkkien asentaminen ja pysäytysviivojen merkitseminen on tehokas liittymän turvallisuutta parantava toimenpide. Pysäytysviivat tulee asettaa siten, että pysäytysviivan kohdalta ajoneuvosta on esteetön näkemä koko liittymään.

- STOP-merkkien asentamista ja pysäytysviivan merkitsemistä esitetään Kappelisatamantiellä Kadermonkadun, Märsänkadun ja Riilahdenkadun liittymiin.
- Pysäytysviivojen siirtämistä lähemmäksi liittymää esitetään Kappelisatamantiellä Hangonkyläntien ja Linjatien liittymissä.

Uppställning av STOP-märken och målning av stopplinjer är en åtgärd som effektivt förbättrar säkerheten i korsningen. Stopplinjerna bör placeras så att man från ett fordon vid stopplinjen har obehindrad sikt över hela korsningen.

- Det föreslås, att STOP-märken uppställs och att stopplinjer målas på Kapellhamnsvägen vid korsningarna med Kadermogatan, Märsgatan och Rilaxgatan.
- Det föreslås att stopplinjerna flyttas närmare korsningen på Kapellhamnsvägen vid korsningarna med Hangöbyvägen och Linjevägen.



Kuva 6.10 STOP-merkit Kappelisatamantiellä Hangonkyläntien liittymässä.

Bild 6.10 STOP-märken på Kapellhamnsvägen vid Hangöbyvägs korsning.

Liittymän etuajosuhteiden muuttaminen vaatii aina tiedotusta sekä selkeitä ajorata- ja liikennemerkkijärjestelyjä. Tasa-arvoisen liittymän pääasiallisen kääntyvän ajosuunnan muuttaminen etuajo-oikeutetuksi on kuitenkin perusteltua etenkin raskaan liikenteen reitistön liittymien kohdalla ja onnettomuushistorian perusteella joissakin liittymissä.

- Korsmaninkadulta saapuva liikennevirta esitetään muutettavaksi etuajo-oikeutetuksi Helsingin suuntaan Santalantielle (nykyisin tasa-arvoinen liittymä).



Förändring av förkörsförhållandena i en korsning kräver alltid information samt tydliga körbane- och trafikmärkesarrangemang. Att ge en likvärdig korsnings huvudsakliga svängande korriktning förkörsrätt är ändå motiverat i synnerhet i korsningar som berör den tunga trafiken och av olyckshistoriska skäl i några korsningar.

- Det föreslås, att trafikflödet som kommer från Korsmansgatan ges förkörsrätt i riktning mot Helsingfors längs Sandövägen (för närvarande en likvärdig korsning).

Kuva 6.11 Vasemmalta Korsmaninkadulta saapuvan liikennevirran muuttaminen etuajo-oikeutetuksi Helsingin suuntaan Santalantielle (kolmiot Appelgrenintielle ja Täktomintielle).

Bild 6.11 Trafikflödet som anländer från vänster från Korsmansgatan ges förkörsrätt i riktning mot Helsingfors längs Sandövägen (trianglar på Appelgrensvägen och Täktomvägen).

6.4 Liikenneympäristön jäsentely, pysäköinti ja esteettömyys

Esteetömmässä ja hyvin jäsennellyssä ympäristössä kaikille liikkujaryhmille turvataan helppopääsyiset ja turvalliset liikkumismahdollisuudet. Hyvä ympäristö on selkeä ja helposti hahmotettava, reitit ovat mahdollisimman suoria ja lyhyitä. Kevyt- ja ajoneuvoliikenne on selkeästi eroteltu toisistaan. Jalankulkuväylät suunnitellaan siten, että liikkumista haittaavia tasoeroja on mahdollisimman vähän. Väylien pintojen tulee olla kovia, tasaisia ja kaikissa sääolosuhteissa luistamattomia. Liittymä-, katu- ja pysäköintialueiden hyvä jäsentely selkiyttää liikennejärjestelyjä, ohjaa autoilijaa käyttämään oikeita ajolinjoja sekä lisää jalankulun turvallisuutta ja viihtyisyyttä.



6.4 Strukturering av trafikmiljön; parkering och tillgänglighet

I en tillgänglig och välstrukturerad miljö tryggas alla trafikanter möjligheter att lätt och tryggt ta sig fram. En god miljö är klar och lätt att uppfatta, rutterna är så raka och korta som möjligt. Gång-, cykel och fordonstrafiken är klart åtskilda från varandra. Gångvägar planeras så att där finns så få störande nivåskillnader som möjligt. Vägytorna bör vara hårda, jämna och i alla väderleksförhållanden halkfria. En god strukturering av korsnings-, gatu- och parkeringsområdena gör trafikarrangemangen tydligare, styr bilisterna att använda rätta körlinjer samt ökar säkerheten och trivselen för fotgängarna.

Kuva 6.12 Torin edustan jäsentymätön ja leveä katualue.

Bild 6.12 Det breda och ostrukturerade gatuområdet framför torget.

Kuva 6.13 Kevyt- ja ajoneuvoliikenne erottelematta omille väylilleen Halmstadinkadun sillan alla.

Bild 6.13 Gång-, cykel och fordonstrafik har inte åtskilts på egna leder under Halmstadsgatans bro.



Kuva 6.14 Ahtaita pysäköintipaikkoja Appelgrenintiellä.

Bild 6.14 Trånga parkeringsplatser på Appelgrensvägen.

6.5 Huomion kiinnittäminen ajonopeuksiin

Ajonopeuksien alentaminen vähentää onnettomuuksien määrää ja lieventää niiden seurauksia (kuva 6.15). Jos auton nopeus on onnettomuushetkellä 60 km/h, jalankulkija kuolee noin 70 % todennäköisyydellä. Nopeustason ollessa 40 km/h putoaa kuoleman todennäköisyys onnettomuustilanteessa noin 15 %:iin.

Nopeustason alentaminen taajamissa ei juurikaan heikennä liikenteen sujuvuutta, sillä alhaisemmillä nopeuksilla tien liikennevirta on tasaisempi ja sivukaduilta kokoojakadulle liittyminen on helpompaa. Katujen kapasiteetin kannalta 40 km/h on lähellä optimaalista. Ylinopeus aiheuttaa myös ajotapavirheitä, jotka liittyvät erityisesti kohtaamis- ja peräänajotilanteisiin.

Liikenneympäristön tulee olla sellainen, että alhainen nopeustaso tuntuu mielekkäältä ja helpolta noudattaa. Ilman tukevia toimenpiteitä nopeusrajoitusten alentamisen vaikutukset ovat pelkillä liiken-

6.5 Körhastigheterna uppmärksammas

En sänkning av körhastigheterna minskar antalet olyckor och lindrar deras följder (bild 6.15). Om bilens hastighet vid påkörningstillfället är 60 km/h, dör en påkörd fotgängare med ca 70 % sannolikhet. När hastighetsnivån är 40 km/h faller sannolikheten för att den påkörda dör vid olyckstillfället till ca 15 %.

Sänkning av hastighetsnivån inom tätorterna försämrar inte trafikens smidighet nämnvärt, eftersom vägens trafikflöde är jämnare vid lägre hastigheter och anslutningen till matargatan från sidogatorna är lättare. Med tanke på gatornas kapacitet är hastigheten 40 km/h i det närmaste optimal. Fortkörning förorsakar också felaktiga körsätt, som har ett samband särskilt med frontalkrockar och påkörningar bakifrån.

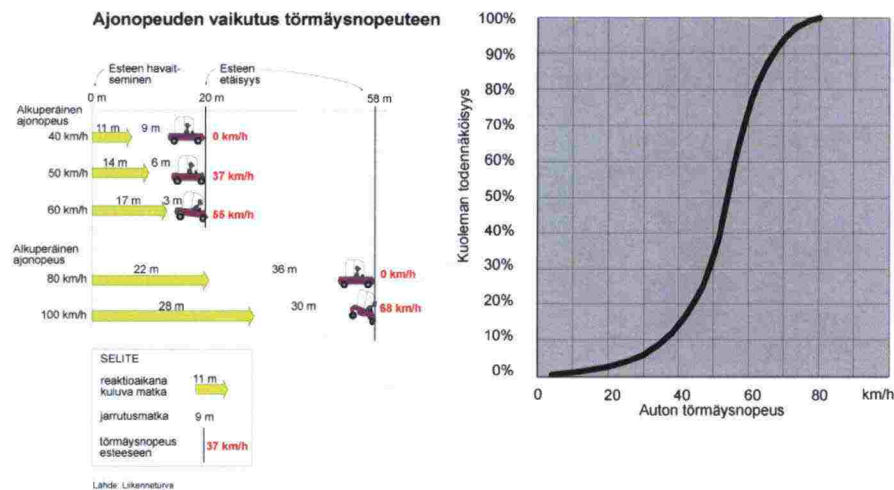
Trafikmiljön bör vara sådan att en låg hastighetsnivå känns förnuftig och lätt att tillämpa. Utan stödåtgärder är verkningarna av hastighets-sänkningar med enbart trafikmärken mycket svaga. Ett system av

nemerkeillä varsin heikkoja. Rajoitusjärjestelmällä luodaan kuitenkin perusteet myös muille autoliikennettä rauhoittavien toimenpiteiden käyttöönololle.

- Korsmaninkadun eteläpuoleiselle alueelle esitetään aluenopeus-rajotusta 30 km/h ja nopeusrajoituksen tukitoimia (ajoratamaalauksia, hidasteita, heräteraitoja).
- Maanteillä nopeusrajoitusta esitetään alennettavaksi valtatiellä 25 Orionin liittymän ja Silversandin liittymän välillä (80 => 60 km/h) sekä Täktomin koulun kohdalla (50 => 40 km/h).

fartbegränsningar skapar ändå underlag för ibruktage av också andra åtgärder för att dämpa biltrafiken.

- För området söder om Korsmansgatan föreslås den regionala hastighetsbegränsningen 30 km/h samt stödåtgärder för hastighetsbegränsningen (målade körbanemarkeringar, farthinder, varsellinjer).
- På landsvägarna föreslås att hastighetsbegränsningen på riks- väg 25 sänks mellan anslutningarna till Orion och Silversand (80 => 60 km/h) samt vid Täktom skola (50 => 40 km/h).



Kuva 6.15 Vasemmalla reagointimatkoja ja törmäysnopeuksia eri ajonopeuksilla; oikealla törmäysnopeuden vaikutus jalankulkijan kuoleman todennäköisyyteen (lähde: Ajonopeudet ja jalankulkijoiden turvallisuus, Eero Pasanen)

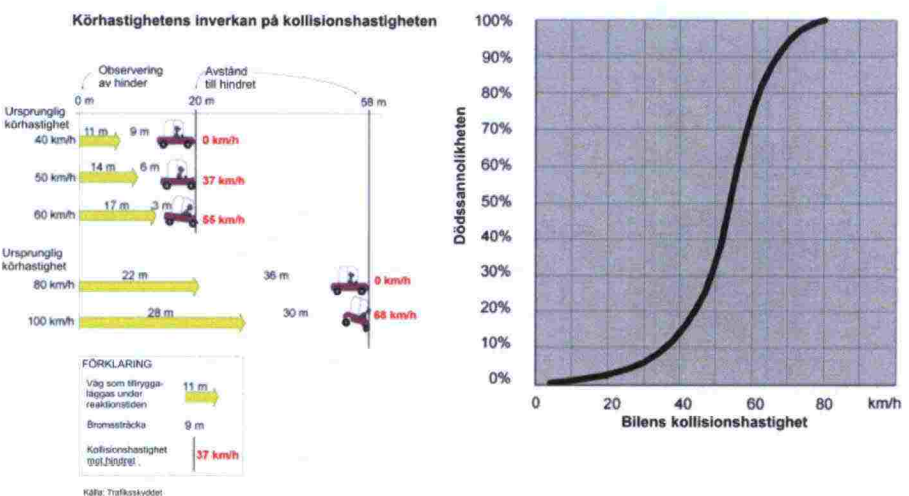


Bild 6.15 Till vänster reaktionssträckor och påkörningshastigheter vid olika körhastigheter. Till höger påkörningshastighetens inverkan på sannolikheten att den påkörda fotgängaren dör (källa: Ajonopeudet ja jalankulkijoiden turvallisuus, Eero Pasanen)

Nopeusrajoituksen maalaamisella ajorataan, heräteraidoilla, liikennemerkkien ryhmittelyllä ja tehostetulla valaistuksella kiinnitetään huomiota taajamaan tai maaseutukylään saapumiseen ja rauhoitetaan läpi kulkevaa liikennettä.

Liikenteen rauhoittamiseen soveltuvat yleiset hidasteperiaatteet:

ERITYISTOIMINTOJEN KOHDAT

- Koulut, päiväkodit, palvelupisteet
- Pyritään rauhoittamaan turvattomat turvallisiksi

KADUT, JOILLA ON LÄPIKULKULIIKENNETTÄ

- Pyritään ohjaamaan tarpeeton liikenne muille reiteille
- Hidasteet vähentävät reitin houkuttelevuutta

VILKKAAT KEVYEN LIIKENTEEN YLITYSKOHDAT

- Hidasteilla saadaan autoilijan ja kevyen liikenteen konfliktitilanteet pienennetyiksi

UUDET ASUINALUEET

- Katuverkon rakentamisen yhteydessä pyritään takamaan turvallinen ympäristö

Lyhyt, päättävä asuinkatu, jolla liikkuu vain oman alueen asukkaita, rauhoitetaan parhaiten tiedotuksen ja asennemuokkauksen avulla.

Poliisin liikennevalvonnan painopistealueet ovat nopeusrajoitusvalvonta, päihteidenkäytön valvonta liikenteessä, turvalaitteiden käytön valvonta ja riskikuljettajat. Poliisin liikenneturvallisuusstrategian mukaan poliisin liikenneturvallisuustoimien tulee perustua onnettomuustietoihin, liikennekäyttäytymisen seurantatuloksiin sekä mahdollisuuksien mukaan kansalaisten odotuksiin poliisin liikennevalvonnasta.

Med hjälp av fartbegränsningar målade på körbanan, varsellinjer, gruppering av trafikmärkena samt effektiverad belysning fästs trafikanternas uppmärksamhet på att man anländer till en landsby eller en tätort. Sålunda dämpas den genomgående trafiken.

För att dämpa trafiken passar följande allmänna farnhedsåtgärder:

VID SPECIELLA BYGGNADER

- Skolor, barndaghem, serviceställen
- Man försöker dämpa trafiken så att säkerheten blir bra

GATOR MED GENOMFARTSTRAFIK

- Man försöker överföra onödig trafik till andra rutter
- Farthinder minskar ruttens attraktivitet

STÄLLEN DÄR LIVLIG GÅNG- OCH CYKELTRAFIK KORSAR KÖRBANAN

- Med hjälp av farthinder förminskar man konfliktsituationerna mellan bilister, fotgängare och cyklister

NYA BOSTADSOMRÅDEN

- Vid byggandet av gatunätet försöker man trygga en säker miljö

En kort återvändsgata där det rör sig bara invånare från det egna området fredas bäst genom information och attitydpåverkan.

Inom polisens trafikövervakning prioriteras fartbegränsningsövervakningen, övervakningen av rusmedelsbruket i trafiken, övervakning av användningen av säkerhetsutrustning samt riskbilisterna. Enligt polisens trafiksäkerhetsstrategi bör polisens trafiksäkerhetsåtgärder basera sig på olycksfakta, uppföljningsresultat om trafikbeteenden samt i mån av möjlighet på medborgarnas förväntningar på polisens trafikövervakning.

6.6 Talvihoito

Maanteillä käytetään koko maassa yhtenäistä talvihoidon palveluluokitusta. Palvelutaso määräytyy pääosin tien liikennemäärän, toiminnallisen luokan ja alueen ilmaston mukaan. Käytössä on kuusi talvihoitoluokkaa Is, I, Ib, TIb, II ja III (Is on paras hoitoluokka, III heikoin). Kevyen liikenteen väylät jaetaan kahteen hoitoluokkaan.

Talvihoidon täsmäkohteita on käytetty vuodesta 2001 alkaen. Ongelmakohteista selvitetään liikennöitsijöiden, urakoitsijan ja Tiehallinnon tiemestareiden näkemykset. Lisäksi voidaan tehdä ryhmähaastatteluja, joissa haastatellaan tienkäyttäjiä urakka-alueilla heidän kokemistaan ongelmista.

6.7 Rautateiden tasoristeysturvallisuus

Rautateiden tasoristeysonnettomuuksia tapahtuu vartioiduissa ja vartioimattomissa tasoristeyksissä sekä vähä- että vilkasliikenteisillä rataosuuksilla. Tasoristeysonnettomuuksiin on usein syynä autoilijoiden liikennekäyttäytyminen. Fyysisiä toimenpiteitä onnettomuuksien vähentämiseksi ovat tasoristeysten poistaminen ja tasoristeysten varoituslaitteiden asentaminen.

Vaaratilanteita aiheuttavat autoilijoiden liian suuret lähestymisnopeudet ja jopa tietoinen riskinotto. Tasoristeysonnettomuus sattuu useimmiten autoilijalle, joka ajaa tutussa ympäristössä, päiväsaikaan, hyvällä kelillä ja selvin päin. Vaaraa lisäävät maaston näkemäesteet ja odotustasanteiden puuttuminen.

- Kevyen liikenteen alikulkukäytävää esitetään Kadermonkadun päädyssä sijaitsevan rautatien tasoylityksen kohdalle.

6.6 Vinterväghållning

På landsvägarna används i hela landet en enhetlig serviceklassificering för vinterunderhåll och -drift av vägnätet. Servicenivån bestäms i huvudsak på basis av vägens trafikmängd, dess funktionella klass och områdets klimat. Det finns sex olika vinterväghållningsklasser i bruk: Is, I, Ib, TIb, II ja III (Is är den bästa och III den enklaste serviceklassen). Vägarna för gång- och cykeltrafik indelas i två serviceklasser.

Insatser med precision har inom vinterväghållningen använts från år 2001. För de problematiska platserna utreds trafikanternas, entreprenörens och Vägförvaltningens vägmästares uppfattningar. Dessutom kan man genomföra gruppintervjuer, där man intervjuar trafikanterna på entreprenadområdet om de problem de har upplevt.

6.7 Säkerheten vid järnvägsövergångar i ett plan

Olyckor på järnvägarnas enplanskorsningar inträffar vid övervakade och oövervakade plankorsningar på lågtrafikerade och starkt trafikerade banavsnitt. Orsaken till plankorsningsolyckorna är ofta bilisternas trafikbeteende. Fysiska åtgärder för att minska olyckorna är eliminering av plankorsningar och installation av varningsanläggningar för plankorsningarna.

Risksituationer förorsakas av bilisternas alltför höga hastigheter då de närmar sig plankorsningen samt t.o.m. av medvetna risktaganden. En plankorsningsolycka drabbar oftast en bilist som kör i en bekant miljö, i dagsljus, vid gott väglag och i nyktert tillstånd. Risken ökar av sikthinder i terrängen och av att väntplatser saknas.

- En tunnel för gång- och cykeltrafiken föreslås på platsen för den nuvarande plankorsningen vid ändan av Kadermogatan.

6.8 Liikenneturvallisuus maankäytön suunnittelussa

Maankäytön suunnittelulla vaikutetaan merkittävästi kulkureittien syntymiseen ja liikenneturvallisuuteen. Mitä varhaisemmassa vaiheessa ja yleispiirteisemmällä kaavatasolla liikenneturvallisuuteen vaikuttavat perustekijät otetaan huomioon sitä suuremmaksi vaikutusmahdollisuudet muodostuvat. Uuden maankäytön kytkeminen liikennejärjestelmään tulee olla harkittua ja suunnitelmallista. Esimerkiksi uudet asuinalueet ja koulut tulisi mahdollisuuksien mukaan sijoittaa siten, etteivät oppilaat joudu ylittämään pääväyliä.

Tavoitteena on, että asuntoalueiden ja kevyttä liikennettä synnyttävien paikkojen, kuten koulujen, päiväkotien ja palvelutalojen, välillä on yhtenäiset kevyen liikenteen yhteydet, jotka eivät risteä vilkkaimpien pääväylien ja -katujen kanssa. Käytännössä tämä on usein mahdollista toteuttaa, minkä vuoksi ajoneuvoliikenteen ja kevyen liikenteen risteämiskohtien turvallisuuteen tulee jo suunnitteluvaiheessa kiinnittää erityistä huomiota. Päiväkotien, koulujen ja urheilukenttien sijoituksessa on otettava huomioon myös saattoliikenteen tarpeet ja tarvittavat pysäköintipaikat.

Haja-asutusalueiltakin tarvittaisiin turvalliset kävely- ja pyöräily-yhteydet taajamaan. Monia jo tarpeellisiksi todettuja kevyen liikenteen väylähankkeita joudutaan kuitenkin lykkäämään tai jättämään kokonaan toteuttamatta resurssien puutteessa. Asukkaiden turvallisuutta ajatellen uusi asutus tulisi mieluummin ohjata alueille, joilla palvelut ovat jo olemassa ja joiden turvallisuusjärjestelyt on jo toteutettu.

Runsaasti ajoneuvoliikennettä synnyttävät kohteet, kuten liikekeskukset, terminaalit ja teollisuuslaitokset, tulisi sijoittaa pääväylien läheisyyteen, kuitenkin siten, ettei niiden liikenne liity suoraan pääväylälle.

6.8 Trafiksäkerheten inom markanvändningsplaneringen

Genom markanvändningsplaneringen påverkar man i avgörande grad uppkomsten av färdrutter samt trafiksäkerheten. I ju tidigare stadium och på ju allmänare planläggningsnivå som de trafiksäkerhetspåverkande basfaktorerna beaktas, desto större blir påverkningsmöjligheterna. Anknytningen av ny markanvändning till trafiksystemet bör vara överlagd och planmässig. Exempelvis nya bostadsområden och skolor borde så vitt möjligt placeras så att skoleleverna inte behöver korsa huvudlederna.

Målsättningen är, att det finns sammanhängande gång- och cykelförbindelser mellan bostadsområdena och de platser som alstrar gång- och cykeltrafik, exempelvis skolor, barndaghem och servicehus. Dessa förbindelser bör inte korsa de viktigaste huvudvägarna och -gatorna. I praktiken är detta ofta omöjligt att genomföra, och därför bör man redan i planeringsstadiet lägga särskild vikt vid säkerheten där fordonstrafiken och gång- och cykeltrafiken korsar varandra. Vid placeringen av barndaghem, skolor och idrottsplaner skall man beakta också den anländande och avhämtande trafikens behov och de behövliga parkeringsplatserna.

Också från glesbebyggelseområdena skulle man behöva säkra gång- och cykelförbindelser till tätorten. Många vägprojekt för gång- och cykeltrafik har redan konstaterats vara behövliga, men tvingas ändå bli uppskjutna eller helt ogenomförda på grund av resursbrist. Med tanken på invånarnas säkerhet borde den nya bebyggelsen hellre styras till områden, där servicen redan finns utbyggd och där säkerhetslösningarna redan har genomförts.

Objekt som alstrar riklig fordonstrafik, såsom affärscentra, terminaler och industrianläggningar borde placeras invid huvudvägarna, dock så att deras trafik inte har direkt anslutning till huvudleden.

Maanteiden liittymien määrän tulisi perustua pitkän tiejakson tarkasteluihin. Tavoitteena maanteillä on erityisesti yksityisten liittymien määrän vähentäminen.

6.9 Liikenneturvallisuustoimenpiteiden vaikutukset

Erilaiset turvallisuustoimenpiteet vaikuttavat eri onnettomuusryhmiin; kiertoliittymät vähentävät vakavia liittymäonnettomuuksia, keskikaiteet vakavia kohtaamisonnettomuuksia ja riista-aidat eläinonnettomuuksia. Koska eri toimenpiteet vaikuttavat usein monella eri tavalla ja monen tyyppisiin onnettomuuksiin, on yksittäisen toimenpiteen keskimääräisten vaikutusten arvioiminen hankalaa. Taulukkoon 6.1 on koottu eri lähteissä arvioituja yleisimpien liikenneturvallisuustoimenpiteiden vaikutuksia. Lähteinä on käytetty Tiehallinnossa käytössä olevaa Tarva-ohjelmaa, Tieliikenteen turvallisuustoimenpiteiden arviointi ja kokemukset turvallisuussuunnitelman laatimisesta -selvitystä (LINTU-julkaisuja 1/2005) sekä norjalaista liikenneturvallisuusopasta (Rune Elvik, Truls Vaa: The handbook of road safety measures, 2004).

Yksittäisen liikenneturvallisuustoimenpiteen vaikutuksen arvioiminen on usein hankalaa onnettomuuksien vähäisen määrän vuoksi. Jos taas vertaillaan pidemmän ajan onnettomuuskertymiä ennen ja jälkeen toimenpiteen, on jo vaikeampaa erottaa toimenpiteen vaikutusta muiden liikenneturvallisuuteen vaikuttavien tekijöiden vaikutuksesta. Tämän vuoksi taulukon arviot ovat suuntaa antavia. Monilla toimenpiteillä on lisäksi muitakin kuin suoria turvallisuusvaikutuksia. Vaikutus koettuun turvallisuuteen on usein merkittävämpi kuin vaikutus onnettomuusmääriin. Samoin kevyen liikenteen olosuhteita parantavat hankkeet lisäävät usein kävelyä ja pyöräilyä, millä on paitsi suoria terveysturvallisuuskasvatustarkoituksia myös vaikutuksia kulkutapajakamaan.

Antalet landsvägsanslutningar borde basera sig på granskning av ett långt vägavsnitt. På landsvägarna är en målsättning att minska speciellt de privata anslutningarnas antal.

6.9 Verknings av trafiksäkerhetsåtgärderna

Olika trafiksäkerhetsåtgärder inverkar på olika olycksgrupper: cirkulationsplatserna minskar de allvarliga korsningsolyckorna, mitträckena minskar allvarliga frontalkrockar och viltstaketet minskar viltolyckorna. Eftersom olika åtgärder ofta verkar på många olika sätt och inverkar på många slags olyckor, är utvärderingen av en enskild åtgärds genomsnittliga verkningar vanskelig. I tabell 6.1 återges en sammanställning ur olika källor av bedömda verkningar av de vanligaste trafiksäkerhetsåtgärderna. Som källor har använts det inom Vägförvaltningen använda Tarva-programmet, utredningen Tieliikenteen turvallisuustoimenpiteiden arviointi ja kokemukset turvallisuussuunnitelman laatimisesta (Bedömning av säkerhetsåtgärder inom vägtrafiken samt erfarenheter av att utarbeta trafiksäkerhetsplaner; LINTU-publikation 1/2005) samt den norska trafiksäkerhetshandboken (Rune Elvik, Truls Vaa: The handbook of road safety measures, 2004).

En utvärdering av en enskild trafiksäkerhetsåtgärds verkningar är ofta svår på grund av olyckornas låga antal. Om man igen jämför olycksutfallet en längre tid före och efter genomförandet av åtgärden, är det svårare att skilja åtgärdens verkningar från verkningarna av andra trafiksäkerhetspåverkande åtgärder. Därför är tabellens värden vägledande. Många åtgärder har dessutom även andra verkningar än de direkta säkerhetsverkningarna. Inverkan på den upplevda säkerheten är ofta mer betydande än inverkan på olycksantalet. På samma sätt ökar projekt som förbättrar betingelserna för gång- och cykeltrafik också gång- och cykeltrafiksflödet, vilket har direkta hälsoverkningar men också verkningar på hur de olika färdssätten fördelar sig.

Taulukko 6.1 Eri lähteissä esitettyjä arvioita erilaisten turvallisuustoimenpiteiden vaikutuksista.

Tabell 6.1 I olika källor återgivna beräkningar av olika säkerhetsåtgärders verkningar.

Toimenpide / Åtgärd	Onnettomuuksien vähenemä, arvio / Uppskattad minskning av olyckorna	Tarvan vaikutuskerroin / Tarva-verkningskoefficient		
		Auto / Bil	Kevyt / Gång + cykel	Eläin / Djur
Eritasoliittymän rakentaminen / Byggnade av planskild korsning	40 - 50 %	0,6	0,6	1
Kiertoliittymän rakentaminen / Byggnade av cirkulationsplats	35 - 50 %	0,5	0,85	1
Liikennevalojen asettaminen / Uppställning av trafikljus	15 - 30 %	0,7	0,7	1
Nopeusrajoitus 80 => 60 km/h / Fartbegränsning 80 => 60 km/h	15 - 25 %	0,83	0,83	0,83
Hidasteiden rakentaminen / Byggnade av farthinder	15 - 20 %	0,85	0,85	0,85
Nopeusrajoitus 100 => 80 km/h / Fartbegränsning 100 => 80 km/h	15 - 40 %	0,857	0,857	0,857
Tievalaistuksen rakentaminen / Byggnade av vägbelysning	15 - 25 %	0,9	0,8	0,9
Kevyen liikenteen eritason rakentaminen / Byggnade av bro eller tunnel för gång- och cykeltrafik	30 %	1	0,7	1
Liittymän porrastaminen / Förskjuten anslutning	15 - 20 %	0,8	0,9	1
STOP-merkin asettaminen nelihaaraliittymään / Uppställning av STOP-märken vid korsning	10 - 15 %	0,85	0,85	1
Kameravalvonta / Kameraövervakning	10 - 30 %	0,91	0,91	0,91
Suojatien keskisaarekkeen rakentaminen / Byggnade av mittrefug vid övergångsställe	10 - 20 %	1	0,8	1
Ajosuuntien erottaminen rakenteellisesti (keskikaide) / Körriktningarna skiljs åt (mitträcken)	15 - 20 %	0,83	1	1
Muuttuva nopeusrajoitus / Föränderlig hastighetsbegränsning	5 - 10 %	0,95	0,95	0,95
Suojatien merkitseminen / Markering av övergångsställe	5 - 10 %	0,95	0,9	1
Väistötien rakentaminen / Byggnade av väjningsplats	15 %	0,85	1	1
Riista-aidan rakentaminen / Byggnade av viltstängsel	15 %	1	1	0,85
Kaiteiden rakentaminen / Byggnade av räcken	15 - 25 %	0,85	1	1
Kevyen liikenteen väylän rakentaminen / Byggnade av gång- och cykelväg	5 - 10 %	1	0,9	1

6.10 Toimenpideohjelma

6.10.1 Yleistä

Nykytilan analyysin yhteydessä kartoitettiin kyselyn, onnettomuusanalyysin, asiantuntijahaastattelujen, maastokäyntien ja aikaisempien suunnitelmien pohjalta liikenneympäristön parantamiskohteita. Esille tulleet liikenneympäristön parantamiskohteet on koottu toimenpideohjelmaan, jossa on esitetty hankkeen karttanumero, nimi, toimenpide, toteutusjakso, tienpitäjä ja karkea kustannusarvio.

Jokaiselle hankkeelle on maastossa määritetty alustavasti toimenpide-ehdotus. Toimenpidelistassa esitetty toimenpide-ehdotus ei ole tienpitäjää sitova, vaan se on arvio toteuttamiskelpoisimmasta ongelmakohteen parantamiskeinosta. Useat kohteet vaativat tarkempaa suunnittelua, jolloin lopullinen parantamistoimenpide päätetään.

Tämän suunnitelman aikajänne on noin 10 vuotta. Toteutusjaksoille 1, 2 ja 3 ei ole erikseen nimetty vuosia. Pääsääntöisesti pienimmät ja toteuttamiskelpoisimmat sekä pahimmat ongelmakohteet ovat toteutusluokassa 1. Pidemmän aikavälin hanketarpeet ovat luokissa 2–3. Hankkeiden toteutusluokat on päätetty yhdessä Hangon kaupungin ja Tiehallinnon kanssa.

Toimenpideohjelman pääpaino on nopeasti toteutettavissa, pienissä ja kustannustehokkaissa hankkeissa. Työn yhteydessä tuli esille toimenpideohjelman ulkopuolelle jääneitä hanketarpeita, mm. pitkiä kevyen liikenteen väylähankkeita. Kyseisistä hanketarpeista tiepiirillä on olemassa omat tarveselvitykset. Näistä hankkeista ainoastaan kiireellisimmät ja nykyisen rahoituskehysten puitteissa toteuttamiskelpoisimmat ovat mukana toimenpideohjelmassa.

6.10 Åtgärdsprogram

6.10.1 Allmänt

I samband med nulägesanalysen kartlades på basis av enkäten, olycksanalysen, expertintervjuer, terrängbesök och tidigare planer förbättringsställena i trafikmiljön. De föreslagna ställena där trafikmiljön kan förbättras har sammanställts till ett åtgärdsprogram, där det ingår projektets kartnummer, namn, åtgärd, period för genomförandet, väghållare samt en grov kostnadsberäkning.

För varje projekt har i terrängen angetts ett preliminärt åtgärdsförslag. Det i åtgärdslistan ingående åtgärdsförslaget är inte bindande för väghållaren, men det utgör en bedömning av vilken lösning för förbättring av problemstället som är mest genomförbart. Flera ställen kräver noggrannare planering innan den definitiva förbättringsåtgärden fastslås.

Denna plan har tidsperspektivet ca 10 år. För genomförandeperioderna 1, 2 och 3 har inte särskilt angetts årtal. Som regel är de minsta, de lättast genomförbara och de värsta problemställena i genomförandeklassen 1. De långsiktiga projektbehoven är i klasserna 2-3. Projektens genomförandeklasser har beslutats tillsammans av Hangö stad och Vägförvaltningen.

Åtgärdsprogrammets tyngdpunkt ligger i de snabbt genomförbara, små och kostnadseffektiva projekten. I samband med arbetet berördes projektbehov som hade lämnats utanför åtgärdsprogrammet, bl.a. projekt gällande långa gång- och cykelvägar. Beträffande dessa projekt har vägdistriktet separata behovsutredningar. Av dessa projekt ingår endast de mest brådskande och inom den nuvarande finansieringsramen mest genomförbara i åtgärdsprogrammet.

6.10.2 Toimenpiteiden keskimääräiset vaikutukset

Tiehallinnon maanteille kohdistuville hankkeille on määritetty toimenpiteen laskennallinen heva-vähenemä. Heva-vähenemä on määritetty Tarva 4.8-ohjelmalla, jota käytetään Tiehallinnossa osana tienpidon suunnittelua ja toimenpiteiden arviointia. Kaavatieverkon onnettomuuksille ei pystytä laskemaan henkilövahinko-onnettomuusvähenemiä Tarvalla.

Yleisimpien liikenneturvallisuustoimenpiteiden keskimääräisiä vaikutuksia on esitetty luvussa 6.9.

6.10.3 Toimenpiteiden kustannukset

Hankkeiden kustannusarviot perustuvat karkeisiin yksikkökustannusarvioihin, mikäli käytössä ei ole ollut tarkempia arvioita kohteen rakentamiskustannuksista. Kustannusarviot tarkentuvat jatkosuunnittelun yhteydessä.

Toimenpideohjelmassa on esitetty yhteensä 72 liikenneympäristön parantamiskohdetta, joiden kokonaiskustannusarvio on noin 4,65 milj. euroa. Hankkeiden kokonaiskustannukset ja hankkeiden tuottamat laskennalliset heva-vähenemät on esitetty taulukossa 6.2.

6.10.2 Åtgärdernas genomsnittliga verkningar

För projekt som avser Vägförvaltningens landsvägsnät har beräknats åtgärdernas kalkylmässiga minskningar av personskadeolyckorna. Minskningarna av personskadeolyckorna har beräknats med hjälp av Tarva 4.8-programmet, som används inom Vägförvaltningen som en del av väghållningsplaneringen och åtgärdsutvärderingen. För olyckor på vägnätet på detaljplanenivå kan man inte beräkna minskningen av personskadeolyckor med hjälp av Tarva-programmet.

De allmännaste trafiksäkerhetsåtgärdernas genomsnittliga verkningar har framlagts i kapitlet 6.9.

6.10.3 Åtgärdernas kostnader

Kostnadsberäkningarna för projekten baserar sig på grova enhetskostnadsberäkningar, om det inte har funnits tillgång till exaktare beräkningar för objektets byggkostnader. Kostnadsberäkningarna blir mer exakta i samband med den fortsatta planeringen och projekteringen.

I åtgärdsprogrammet ingår sammanlagt 72 förbättringar av trafikmiljön till en beräknad totalkostnad av ca 4,65 miljoner euro. Projektens totalkostnader och den kalkylmässiga minskning av personskadeolyckorna som de medför framgår av tabell 6.2.

Taulukko 6.2 Suunnitelmassa esitetyt kustannusarviot ja toimenpiteillä saavutettava laskennallinen henkilövahinko-onnettomuuksien vähenemä.

Tabell 6.2 De i planen ingående kostnadsberäkningarna och den kalkylmässiga minskningen av personskadeolyckorna

	Kustannukset / Kostnader	Kustannukset / Kostnader	Heva-vähenemä / Minskningen av personskador
	[1 000 €]	[1 000 €]	
	Hanko (K) / Hangö (K)	tiepiiri (T) / vägdistriktet (V)	
Kiireellisyysluokka 1 / Verkställighetsperiod 1	1 028	1,2	0,030
Kiireellisyysluokka 2 / Verkställighetsperiod 2	565	130	0,016
Kiireellisyysluokka 3 / Verkställighetsperiod 3	1 927	1 000	0,004
Yhteensä / Totalt	3 520	1 131,2	
	4 651,2		0,050

7 SEURANTA JA MITTARIT

Nykytilanteen onnettomuusanalyysin ja ongelmakohteiden kartoituksen pohjalta laadittiin tavoitteet ja toimenpiteet Hangon liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Seurannan tavoitteena on tarkastella miten liikenneturvallisuustyössä on onnistuttu. Liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttaminen vaatii eri tekijöiden seuraamista. Liikenneturvallisuustyön jatkuvan koordinoinnin ja järjestelmällisen seurannan apuvälineeksi on tässä työssä määritelty esimerkinomaisia mittareita. Mittareiden avulla voidaan muodostaa käsitys liikenneturvallisuustyön edistymisestä ja ryhtyä tarvittaviin jatkotoimenpiteisiin. Mittareiden tavoitteena on oman työn kehittäminen liikenneturvallisuuskehityksen perusteella. Tämä palvelee kaikkia Hangon liikenneturvallisuustyötä tekeviä tahoja, sillä mittarit kuvaavat pelkistetyksi liikenneturvallisuustyön edistymistä ja sen tavoitteita.

Liikenneturvallisuusryhmällä on vastuu liikenneturvallisuustyön koordinoinnista, jatkumisesta ja seurannasta. Hangon sisäistä toiminnan ja liikenneturvallisuustilanteen seuranta voi toteuttaa tarpeiden ja mahdollisuuksien mukaan ilman rajoituksia. Tavoitteena on tuottaa kunnan sisällä vertailukelpoista tietoa eri vuosilta. Esimerkiksi turvavälineiden käytöstä voidaan koulujen oppilastyönä suorittaa laskentoja tai päiväkodeissa kysellä vanhemmilta. Vähimmillään seurataan toimintasuunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden toteutumista.

7 UPPFÖLJNING OCH MÄTINSTRUMENT

På basis av en olycksanalys av nuläget och en kartläggning av problemställena utarbetades målsättningarna och åtgärderna för förbättrande av trafiksäkerheten i Hangö. Uppföljningen har som syfte att granska hur man har lyckats i trafiksäkerhetsarbetet. För att uppnå målsättningarna för trafiksäkerheten krävs uppföljning av olika faktorer. För en fortgående koordinering och en systematisk uppföljning av trafiksäkerhetsarbetet har i detta arbete angetts exempel på mätinstrument. Med hjälp av mätinstrumenten kan man bilda sig en uppfattning av hur trafiksäkerhetsarbetet fortskrider samt inleda behövliga vidareåtgärder. Mätinstrumenten har som syfte att utveckla det egna arbetet på basis av trafiksäkerhetsutvecklingen. Detta betyder alla parter som deltar i trafiksäkerhetsarbetet i Hangö, eftersom mätinstrumenten ger en koncentrerad bild av trafiksäkerhetsarbetets fortskridande och syften.

Trafiksäkerhetsgruppen ansvarar för trafiksäkerhetsarbetets koordinering, kontinuitet och uppföljning. Den interna uppföljningen av verksamheten och trafiksäkerhetssituationen i Hangö kan genomföras enligt behov och möjligheter utan begränsningar. Syftet är att inom kommunen producera jämförbara data från olika år. Exempelvis om användningen av säkerhetsutrustning kan man i skolorna utföra beräkningar som elevarbeten eller i barndaghemmen fråga föräldrarna. Åtminstone följer man upp hur de i verksamhetsplanen angivna åtgärderna förverkligas.

Liikenneturvallisuustyön vaikuttavuus

- Onnettomuuksien määrä (onn/vuosi)
- Henkilövahinkoihin johtaneiden onnettomuuksien määrä (hevaa/vuosi)
- Onnettomuuskustannukset (€/v)

Turvallinen liikennekäyttäytyminen

- Turvavyön, heijastimien ja pyöräilykypärien käyttöaste (oma seuranta %)
- Liikennetiedotus ja koulutustilaisuudet (kpl/v)
- Rattijuopumuksista kiinnijääneet (kpl)
- Törkeät liikenneturvallisuuden vaarantamiset (kpl)

Liikenneympäristön kehittäminen

- Liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden toteuttaminen (%)
- Asemakaavan ulkopuolelle myönnettyjen rakennuslupien määrä (kpl/v)
- Kevyen liikenteen väylien määrä (km)
- Raskaan liikenteen osuus KVL:stä (%)

Liikenneturvallisuustoiminnan uudistaminen ja kehittäminen

- Liikenneturvallisuusryhmien kokoontumiset (kertaa/v)
- Liikenneturvallisuustoiminnalle myönnettyt resurssit (€)
- Toimintasuunnitelmien toteutumisen arviointi ja päivittäminen (%)

Trafiksäkerhetsarbetets verkningsgrad

- Olyckornas antal (olyckor/år)
- Antal olyckor som förorsakat personskador (olyckor/år)
- Olyckskostnader (€/år)

Säkert trafikbeteende

- Användningsgrad för säkerhetsbälte, reflexer och cykelhjälm (egen uppföljning, %)
- Trafikinformation och utbildningsevenemang (antal/år)
- Gripna för rattfylleri (antal)
- Grovt äventyrande av trafiksäkerheten (antal)

Utvecklande av trafikmiljön

- Genomförande av i trafiksäkerhetsplanen föreslagna åtgärder (%)
- Beviljade bygglov på områden utanför detaljplanen (antal/år)
- Gång- och cykelvägarnas totallängd (km)
- Den tunga trafiken andel av medeldygnstrafiken KVL (%)

Förnyande och utvecklande av trafiksäkerhetsarbetet

- Trafiksäkerhetsgruppernas sammankomster (gångar/år)
- Beviljade resurser för trafiksäkerhetsarbetet (€)
- Utvärdering av verksamhetsplanens utfall samt dess uppdatering (%)

8 ENSIMMÄISET ASKELEET JA JATKUVUUS

Liikenneturvallisuustyö Hangossa on käynnistynyt jo suunnittelutyön aikana. Työnaikainen liikenneturvallisuusryhmä on kokoontunut ja ryhmä on laatinut toimintasuunnitelma.

Osana tätä selvitystä on esitetty alustava liikenneympäristön parantamistoimenpiteiden toteuttamisaikataulu sekä alustava kustannusarvio.

Sitoutuminen

Liikenneturvallisuussuunnitelman valmistuttua tärkeintä on käytännön toiminnan ja toimenpiteiden käyntiin saaminen. Liikennekasvatus, -valistus ja -tiedotus etenee hallinnonaloittain ja yhteistyökumppaneittain. Liikenneturvallisuussuunnitelma hyväksytään valtuustossa. Samalla huolehditaan liikenneturvallisuusryhmän virallisesta nimeämisestä. Poliittinen käsittely vahvistaa liikenneturvallisuudelle asetetut tavoitteet osaksi kunnan laatu- ja tulostavoitteita ja osoittaa työhön tarvittavat resurssit. Tämä korostaa omalta osaltaan liikenneturvallisuustyön painoarvoa.

Viestintä ja tiedotus

Liikenneturvallisuussuunnitelman valmistumisesta on hyvä tiedottaa kuntalaisille esimerkiksi paikallisessa lehdessä ja radiossa. Toimintasuunnitelma tarkistetaan ja toimenpiteiden toteutumista seurataan vuosittain. Seurannan tulokset käsitellään kunnan organisaatiossa, kuten muutkin toiminnalle asetetut tulostavoitteet.

8 INLEDANDE STEG OCH KONTINUITET

Trafiksäkerhetsarbetet i Hangö har inletts redan under pågående planering. Den interimistiska trafiksäkerhetsgruppen har sammanträtt och gruppen har utarbetat en verksamhetsplan.

Som en del av denna utredning har framlagts en preliminär tidtabell för genomförandet av förbättringsåtgärderna i trafikmiljön samt en preliminär kostnadsberäkning.

Engagemang

Då trafiksäkerhetsplanen blivit färdig är det viktigast att det praktiska arbetet och åtgärderna fås i gång. Trafikfostran, -upplysning och -information går vidare inom förvaltningsgrenar och samarbetspartner. Fullmäktige godkänner trafiksäkerhetsplanen. Samtidigt sköts om att trafiksäkerhetsgruppen blir officiellt utnämnd. Den politiska behandlingen fastslår de för trafiksäkerheten uppställda målsättningarna som en del av kommunens kvalitets- och resultatmål samt anvisar för arbetet behövliga resurser. Därmed betonas samtidigt vikten av trafiksäkerhetsarbetet.

Kommunikation och information

Om färdigställandet av trafiksäkerhetsplanen är det bra att informera kommuninvånarna exempelvis genom lokaltidning och radio. Verksamhetsplanen revideras och genomförandet av åtgärderna följs upp årligen. Resultaten av uppföljningen behandlas i kommunens organisation, i likhet med övriga resultatmål för verksamheten.

Jatkuvuus

Liikenneturvallisuustyön jatkuvuus varmistuu kaupunginvaltuuston annettua liikenneturvallisuussuunnitelmalle poliittisen hyväksymisensä ja sitoutumisensa. Liikenneturvallisuuden parantamistoimenpiteiden vaikutukset ovat usein todettavissa vasta pidemmän ajanjakson kuluessa.

Seuranta

Sidosryhmätyöskentelyn yhteydessä työlle asetettujen tavoitteiden, liikenneympäristön parantamistoimenpiteiden sekä liikenneturvallisuustyön toteutumisen seurannan koordinoinniksi on valittu mittareita. Mittareita seurataan vuosittain kunnallisessa liikenneturvallisuusryhmässä.

Kontinuitet

Trafiksäkerhetsarbetets kontinuitet säkerställs då stadsfullmäktige har gett trafiksäkerhetsplanen sitt politiska godkännande och sitt engagemang. Verkningsarna av åtgärderna för att förbättra trafiksäkerheten kan i många fall konstateras först under en längre tidsperiod.

Upföljning

Det har valts mätinstrument för att koordinera uppföljningen av de i samband med intressentgruppsarbetet uppställda målsättningarna för arbetet samt genomförandet av förbättringarna i trafikmiljön och trafiksäkerhetsarbetet. Mätinstrumenten följs årligen upp i den kommunala trafiksäkerhetsgruppen.

9 KIRJALLISUUSLUETTELO

Hangon kaavoituskatsaus, Hangon kaupunki, 2006–07.

Hangon liikennelaskennat, 2004–2006.

Hangon liikenneturvallisuussuunnitelma, Hangon kaupunki, Uudenmaan tiepiiri, 1990.

Hangon sataman logistiikkaselvitys, Uudenmaan liitto, Hangon Satama, 2007.

Kadermonkadun kevyen liikenteen silta, Hangon kaupunki, RHK, 2004.

Kevyen liikenteen suunnittelu. Tiehallinto, Tie- ja liikennetekniikka; Suomen Kuntaliitto. 1998. Helsinki.

Liikenneturvallisuus kaavoituksessa. Ympäristöministeriö. Ympäristöhallinnon ohjeita 1/2006.

Liikenteen rauhoittaminen -ohjeita ja esimerkkejä. Ympäristöministeriö ym. 2001. LYYLI raportti 28.

Mikkonen, Valde. 2006. Liikennevahinkojen kuntakohtaiset kustannukset.

Opas kuntien liikenneturvallisuustyöhön. Liikenneturva. 1999.
<http://www.liikenneturva.fi>

Tieliikenteen ajokustannusten laskenta, Tiehallinto, 2005.

Yleissuunnitelma ajonopeuksien hillitsemiseksi Hangossa, 2005.

9 LITTERATURFÖRTECKNING

Hangon kaavoituskatsaus, Hangon kaupunki, 2006–07.

Hangon liikennelaskennat, 2004–2006.

Hangon liikenneturvallisuussuunnitelma, Hangon kaupunki, Uudenmaan tiepiiri, 1990.

Hangon sataman logistiikkaselvitys, Uudenmaan liitto, Hangon Satama, 2007.

Kadermonkadun kevyen liikenteen silta, Hangon kaupunki, RHK, 2004.

Kevyen liikenteen suunnittelu. Tiehallinto, Tie- ja liikennetekniikka; Suomen Kuntaliitto. 1998. Helsinki.

Liikenneturvallisuus kaavoituksessa. Ympäristöministeriö. Ympäristöhallinnon ohjeita 1/2006.

Liikenteen rauhoittaminen -ohjeita ja esimerkkejä. Ympäristöministeriö ym. 2001. LYYLI raportti 28.

Mikkonen, Valde. 2006. Liikennevahinkojen kuntakohtaiset kustannukset.

Opas kuntien liikenneturvallisuustyöhön. Liikenneturva. 1999.
<http://www.liikenneturva.fi>

Tieliikenteen ajokustannusten laskenta, Tiehallinto, 2005.

Yleissuunnitelma ajonopeuksien hillitsemiseksi Hangossa, 2005.

Lisätietoja liikenneturvallisuusasioista löytyy myös seuraavista www-osoitteista:

Liikenneturva <http://www.liikenneturva.fi>

Etelä-Suomen lääninhallitus (liikenneososto) <http://www.laanhallitus.fi/lh/etela/lii/home.nsf>

Tiehallinto <http://www.tiehallinto.fi>

Itä-Uudenmaan liitto <http://liitto.ita-uusimaa.fi>

Liikenne- ja viestintäministeriö <http://www.mintc.fi>

Ajoneuvohallintakeskus <http://www.ake.fi>

A-Katsastus Oy <https://www.a-katsastus.fi>

Autoliitto <http://www.autoliitto.fi>

Suomen Autokoululiitto r.y. <http://www.autokoululiitto.fi>

Liikennevakuutuskeskus <http://www.vakes.fi/lvk/suomi>

Mer information i trafiksäkerhetsfrågor fås också genom följande www-adresser:

Trafikskyddet <http://www.liikenneturva.fi>

Länsstyrelsen i Södra Finlands län (trafikavdelningen) <http://www.laanhallitus.fi/lh/etela/lii/home.nsf>

Vägförvaltningen <http://www.tiehallinto.fi>

Östra Nylands förbund <http://liitto.ita-uusimaa.fi>

Kommunikationsministeriet <http://www.mintc.fi>

Fordonsförvaltningscentralen <http://www.ake.fi>

A-Katsastus Oy <https://www.a-katsastus.fi>

Autoliitto <http://www.autoliitto.fi>

Suomen Autokoululiitto r.y. <http://www.autokoululiitto.fi>

Trafikförsäkringscentralen <http://www.vakes.fi/lvk/>

10 LIITTEET

Liite 1. Hangon liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelma (eri hallintokuntien toimet)

Liite 2. Toimenpideohjelma liikenneympäristön parantamiseksi

Liite 3. Toimenpidekartat (keskusta ja haja-asutusalue)

10 BILAGOR

Bilaga 1. Verksamhetsplan för trafiksäkerhetsarbetet i Hangö (förvaltningsgrenarnas åtgärder)

Bilaga 2. Åtgärdsprogram för att förbättra trafikmiljön

Bilaga 3. Åtgärdskartor (centrum och glesbebyggelseområdena)

LIITE 1 Hangon liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelma 2008–2011

26.2.2008

Suunnitelmaa ovat olleet laatimassa: Päivi Vuorjoki (päivähoito), Eva Isaksson (vanhus- ja vammaistoimi), Risto Ilvonen (sivistystoimi) Stefan Fri ja Leif Sjöstrand (nuoriso- ja liikuntatoimi), Ralf Toivari ja Martti Kerkelä (tekninen toimi), Juha-Pekka Vuorinen (poliisi), Varpu Tavaststjerna (Liikenneturva)

Hallintokunta/sektori: PERUSTURVAPALVELUT / PÄIVÄHOITO

Kohderyhmä	Toiminnan tavoite	Toimenpide, toimintamuoto	Ajoitus	Vastuuhenkilö, yhteistyötahot
Päiväkotien ja perhepäivähoidon lapset	Liikenneturvallisuuskasvatuksen varmistaminen	Liikenneturvallisuuden sisällyttäminen varhaiskasvatus- ja esiopetussuunnitelmiin sekä yksiköiden vuosittaisiin toimintasuunnitelmiin, mm.: <ul style="list-style-type: none"> oikean liikennekäyttäytymisen opetteleminen lasten kanssa liikkeessä / liikennemerkkeihin tutustuminen heijastinliivien hankinta ja käyttö liikennelaulut ja -leikit päiväkodeissa käytössä Suomen liikennevalistuksen kansio "Lapsi liikenteessä" Poliisin säännölliset vierailut päiväkodeissa (esim. 11.2)	Suunnitelmien päivittämisen yhteydessä Liikennekasvatus jatkuvaa 1-2 kertaa vuodessa	Vastuu: päiväkodin johtajat, perhepäivähoidon ohjaaja, Yhteistyö: lastentarhanopettajat, erityislastentarhanopettajat, Liikenneturva (materiaalin tuottajana) Vastuu: poliisi, päivähoiton henkilöstö
Päiväkotien ja perhepäivähoidon lapset	Päiväkotien ja perhepäivähoidon ympäristöjen turvallisuuden varmistaminen	Päiväkotien ja perhepäiväkotien pihojen ja lähiympäristön liikenneturvallisuuspuutteiden kartoitus ja poistaminen (myös pysäköinnin ja saattoliikenteen järjestelyt) Aitojen rakentaminen päiväkotien pihojen ympärille	Osa vuonna 2009 loput vuonna 2010 Aidat keväällä 2008	Vastuu: päiväkodin johtajat, perhepäivähoidon ohjaaja, tekninen ja ympäristövirasto Vastuu: tekninen virasto
Päivähoidon henkilökunta ja lasten vanhemmat	Liikenneturvallisuuskasvatuksen vahvistaminen	Koulutusta päivähoiton henkilöstölle sekä vanhemmille (Liikenneturva/poliisi) <ul style="list-style-type: none"> vanhempien ja henkilöstön oman liikennekäyttäytymisen huomioiminen esim. pyöräilykypärän, turvaistuinten ja heijastimien käyttö sovitaan päiväkotien liikenteen ja saattoliikenteen yhteisistä säännöistä yhteisiä koulutustilaisuuksia myös ala-asteen opettajien kanssa 	Ensimmäinen henkilökunnan koulutustilaisuus syksyllä 2008 yhteistyössä Liikenneturvan kanssa, sen jälkeen säännöllisesti	Vastuu: päiväkodin johtajat Yhteistyö: Liikenneturva, poliisi, alakoulujen rehtorit

Trafiksäkerhetsplan för Hangö – Verksamhetsplan för trafiksäkerhetsarbetet 2008-2011

I utarbetandet av planen har deltagit: Päivi Vuorjoki (barndagvården), Eva Isaksson (äldre- och handikappvården), Risto Ilvonen (utbildningssektorn) Stefan Fri och Leif Sjöstrand (ungdoms- och idrottssektorn), Ralf Toivari och Martti Kerkelä (tekniska sektorn), Juha-Pekka Vuorinen (polisen), Varpu Tavaststjerna (Trafikskyddet)

Förvaltningsgren/sektor: GRUNDTRYGGHETSTJÄNSTER / BARNDAGVÅRDEN

Målgrupp	Verksamhetens syfte	Åtgärd, verksamhetsform	Tidpunkt	Ansvariga, samarbetspartner
Barn i daghemmen och familjedagvården	Att säkerställa trafiksäkerhetsfostran	Trafiksäkerheten införs i småbarnspedagogikens och förskoleundervisningens planer samt i enheternas årliga verksamhetsplaner, bl.a.: <ul style="list-style-type: none"> inlärning av rätt trafikbeteende då man rör sig utomhus med barnen / introduktion av trafikmärken anskaffning och användning av reflexvästar trafiksånger och -lekar i barndaghemmen används Suomen liikennevalistus ry.:s pärm "Lapsi liikenteessä" <p>Polisens regelbundna besök i daghemmen (t.ex. 11.2)</p>	I samband med upp-dateringen av planerna Trafikfostran är fortlöpande 1-2 gånger årligen	Ansvar: Barndaghemsföreståndarna, familjedagvårdsledaren. Samarbete: barnträdgårdslärarna, specialbarnträdgårdslärarna, Trafikskyddet (materialleverantör) Ansvar: polisen, barndaghemspersonalen
Barn i daghemmen och familjedagvården	Att säkerställa säkerheten i daghemmens och familjedaghemmens omgivning	Kartläggning och eliminering av trafiksäkerhetsbristerna i daghemmens och familjedaghemmens närmiljö (omfattar också parkering samt anländande och avhämtnade trafik) Byggandet av staket runt barndaghemmen	En del år 2009, resten år 2010 Staketet våren 2008	Ansvar: barndaghemsföreståndarna, familjedagvårdsledaren, tekniska och miljöverket Ansvar: tekniska verket
De anställda inom barndagvården samt barnens föräldrar	Att stärka trafiksäkerhetsfostran	Utbildning för daghemspersonalen och föräldrarna (Trafikskyddet/polisen) <ul style="list-style-type: none"> beaktande av föräldrarnas och de anställdas eget trafikbeteende; t.ex. bruk av cykelhjälm, bilbarnstolar och reflexer avtalas om gemensamma regler för daghemmens trafik, anländande och avhämtnade trafik gemensam utbildning även med lågstadielärarna 	Den första utbildningen för de anställda hösten 2008 i samarbete med Trafikskyddet, därefter regelbundet	Ansvar: daghemsföreståndarna Samarbete: Trafikskyddet, polisen, lågstadieskolornas rektorer

Hallintokunta/sektori: PERUSTURVAPALVELUT/ SENIORI- JA VAMMAISPALVELUKESKUS

Kohderyhmä	Toiminnan tavoite	Toimenpide, toimintamuoto	Ajoitus	Vastuuhenkilö, yhteistyötahot
Ikäihmiset	lääkkäiden liikenneturvallisuuden parantaminen	Liikenneturvallisuusaiheinen teematilaisuus: Liikenneturvasta kouluttaja ja aineistoa, esim.: <ul style="list-style-type: none"> turvavälineet ajokorttimääräykset uudet liikennesäännöt 	Säännöllinen	Vastuu: Senioriraati Yhteistyö: Sosiaalityöntekijä, Liikenneturva
lääkäät autoilijat	Ikäautoilijoiden liikenneturvallisuuden parantaminen	Ikäautoilijan kuntokurssi: Liikenneturvasta kouluttaja ja aineistoa (kuntokurssi voidaan joskus myös laajentaa tapahtumaksi, jossa esim. autoiluun liittyvien apuvälineiden esittelyä)	Ensimmäisen keran syksyllä 2008 , yhteistyössä Liikenneturvan kanssa, sen jälkeen säännöllisesti, esim. vuosittain	Vastuu: Sosiaaliohjaaja Yhteistyö: Liikenneturva, poliisi, autokoulu, eläkeläisjärjestöt, lääkäri
lääkäät, vammaiset	lääkkäiden liikenneturvallisuuden ja liikenneympäristön esteettömyyden parantaminen	Toteutetaan ikäihmisten vaaranpaikkakysely <ul style="list-style-type: none"> sisältäen myös esteettömyyspuutteet 	Keväällä 2009, sen jälkeen 3-5 vuoden välein	Vastuu: Senioriraati, sosiaaliohjaaja Yhteistyö: Liikenneturva, kuntatekniikan osasto
Sosiaali- ja terveystoimen henkilökunta	Henkilökunnan liikenneturvallisuustietous, liikenneturvallisuus osaksi kaikkea toimintaa	Henkilökunnan liikenneturvallisuuskoulutus <ul style="list-style-type: none"> tietous iäkkäiden ja vammaisten turvallisuusongelmista tietous ja materiaali iäkkäiden ajokorttimääräyksistä sektorin vastuuhenkilö tarkistaa kerran vuodessa julisteet ja muun henkilökunnan käytössä olevan liikenneturvallisuusmateriaalin Invakuljettajien liikenneturvallisuustietous 	Ensimmäinen henkilökunnan koulutustilaisuus huhtikuussa 2008 yhteistyössä Liikenneturvan kanssa	Vastuu: Sosiaaliohjaaja Yhteistyö: Liikenneturva
Kotihoidon työntekijät	Turvataan kotikäyntejä tekevien liikenneturvallisuus	Hankitaan polkupyörällä kotikäyntejä tekeväälle henkilökunnalle heijastinliivit	Keväällä 2009 (ostojen budjetointi syysylä 2008)	Vastuu: Perusturvajohtaja Yhteistyö: Kotihoidon johtaja, työsuojelu

Förvaltningsgren / sektor: GRUNDTRYGGHETSTJÄNSTERNA / CENTRALEN FÖR ÄLDRE- OCH HANDIKAPPTJÄNSTER

Målgrupp	Verksamhetens syfte	Åtgärd, verksamhetsform	Tidpunkt	Ansvariga, samarbetspartner
Äldre	Att förbättra trafiksäkerheten för de äldre	Evenemang med temat trafiksäkerhet: Utbildare och material från Trafikskyddet, t.ex.: <ul style="list-style-type: none"> • säkerhetsutrustning • körkortsbestämmelser • nya trafikregler 	Regelbundet återkommande	Ansvar: Äldrerådet Samarbete: Socialarbetare, Trafikskyddet
Äldre bilister	Att förbättra trafiksäkerheten för äldre bilister	Konditionskurs för äldre bilister: Utbildare och material från Trafikskyddet (konditionskursen kan ibland också byggas ut till ett evenemang där t.ex. hjälpmedel med anknytning till bilismen presenteras)	Första gången hösten 2008 , i samarbete med Trafikskyddet, därefter regelbundet t.ex. årligen	Ansvar: Social-handledaren Samarbete: Trafikskyddet, polisen, bilskolan, pensionsorganisationer, läkare
Äldre och handikappade	Att förbättra de äldres trafiksäkerhet och trafikmiljöns tillgänglighet	En enkät om riskställen genomförs bland de äldre. <ul style="list-style-type: none"> • tillgänglighetsbrister inkluderas 	Våren 2009, därefter med 3-5 års intervall.	Ansvar: äldrerådet, social-handledaren Samarbete: Trafikskyddet, avdelningen för kommunteknik.
Social- och hälsosektorns anställda	Att göra de anställdas trafiksäkerhetskunskap och trafiksäkerheten till en del av all verksamhet	Trafiksäkerhetsutbildning för de anställda <ul style="list-style-type: none"> • kännedom om äldres och handikappades säkerhetsproblem • kännedom och material om äldres körkortsbestämmelser • sektorns ansvariga kontrollerar en gång per år affischer och annat trafiksäkerhetsmaterial i de anställdas bruk • Invataxiförarnas trafiksäkerhetskännedom 	Första utbildningen för de anställda i april 2008 i samarbete med Trafikskyddet	Ansvar: Socialhandledaren Samarbete: Trafikskyddet
Anställda inom hemvården	Att trygga trafiksäkerheten för dem som gör hembesök	Reflexvästar anskaffas för de anställda som använder cykel då de far på hembesök	Våren 2009 (budgetering av inköp hösten 2008)	Ansvar: Grundtrygghetsdirektören Samarbete: Hemvårdschefen, arbetarskyddet

Hallintokunta/sektori: TEKNINEN JA YMPÄRISTÖVIRASTO

Kohderyhmä	Toiminnan tavoite	Toimenpide, toimintamuoto	Ajoitus	Vastuuhenkilö, yhteistyötahot
Kaupunginvaltuusto, hallintokunnat	Liikenneturvallisuuksuustyön vakiintuminen	Liikenneturvallisuuksuryhmän nimeämisestä huolehtiminen, samalla tiedotetaan hallintokuntia ja päättäjiä liikenneturvallisuuksuustyön tavoitteista ja toimista	Keväällä 2008	Vastuu: Tekninen johtaja Yhteistyö: Kaupungininsinööri
Kaupungin ajoneuvojen (ns. vaakuna-autot) ja työkoneiden kuljettajat	Kasvattaa kunnan autojen käyttäjät "mallikuljettajiksi"	Kuljettajien koulutus ja sitouttaminen liikenneturvallisuuksutavoitteisiin: <ul style="list-style-type: none"> lakien ja määräysten yleispitävyys tietoisuutta ja keskusteluja, julisteita ja esittelyaineistoa Tieturvakoulutus tai vastaava ensin kaikille, sen jälkeen aina uusien kuljettajien koulutus 	Ensimmäinen koulutustilaisuus vuoden 2008 aikana, sen jälkeen säännöllisesti	Vastuu: Kaupungininsinööri Yhteistyö: Liikenneturva, liikuntatoimi (liikuntakenttien hoitajat mukaan koulutukseen)
Katusuunnittelijat, ammattiliikenne, asukkaat	Turvallisempi liikenne, liikenneverkon ja liikennekulttuurin ongelmakohtien tiedostaminen	Vuorovaikutuksen kehittäminen <ul style="list-style-type: none"> yhteispalaveri katusuunnittelijoiden ja raskaan liikenteen, joukkoliikenteen ja taksien edustajien kanssa liikenneympäristön ongelmista ja liikenneturvallisuuksutavoitteista asukkaiden liikenneturvallisuuksualoitteiden palautejärjestelmän ja käsittelymenettelyn kehittäminen 	Ensimmäinen yhteispalaveri ammattiliikenteen edustajien kanssa syksyllä 2008	Vastuu: Kaupungininsinööri Yhteistyö: Suunnittelijat, liikenneasiantuntijat, kuljetusyritykset, taksiyrittäjät, Liikenneturva
Maankäytön ja liikenteen suunnittelijat	Liikenneturvallisuuksunäkökulman varmistaminen maankäytön suunnittelussa	Maankäytön suunnitelmien liikenneturvallisuuksutarkistus <ul style="list-style-type: none"> menettelyn kehittäminen ja käyttöönotto, tavoitteena toimintojen sijoittelun ja palveluverkon muutosten liikenteellisten ja liikenneturvallisuuksuvaikutusten käsitteleminen rakennus- ja katutyömaiden liikenneturvallisuuksuuden varmistusmenettelyn kehittäminen 	Menettelyn suunnittelu syksyllä 2008, sen jälkeen jatkuvaa	Vastuu: Tekninen johtaja Yhteistyö: Kaupungininsinööri
Luottamusmiehet, kuntapäättäjät	Parantaa päättäjien liikenneturvallisuuksutietoutta	Vuosittainen liikenneturvallisuuksukatsaus lautakunnalle <ul style="list-style-type: none"> onnettomuusilanteen kehitys, lisäksi vuosittain vaihtuvat teemat esim.: nopeuden vaikutus onnettomuuden vakavuuteen, onnettomuuksista aiheutuvat kustannukset, eri liikkuja ryhmien valmiudet 	Vuosittain, alkaa liikenneturvallisuuksusuunnitelman esittelyllä. Tiepiirin, läänin hallituksen, poliisin ja Liikenneturvan Apila-seurantaryhmän vierailu Hangossa keväällä 2009	Vastuu: Kaupungininsinööri Yhteistyö: Liikenneturva

Förvaltningsgren/sector: TEKNISKA OCH MILJÖVERKET

Målgrupp	Verksamhetens syfte	Åtgärd, verksamhetsform	Tidpunkt	Ansvariga, Samarbetspartner
Stadsfullmäktige, Förvaltningsgrenar	Att göra trafiksäkerhetsarbetet etablerat	Utnämmandet av trafiksäkerhetsgruppen, samtidigt informeras förvaltningsgrenarna och beslutsfattarna om trafiksäkerhetsarbetets målsättningar och åtgärder	Våren 2008	Ansvar: Tekniska direktören Samarbete: Stadsingenjören
Förarna i stadensfordon (de s.k. vapenbilarna) och arbetsmaskiner	Att fostra kommunens bilförare till mönsterbilar	Förarutbildning samt förankring av trafiksäkerhetens målsättningar hos bilförarna: <ul style="list-style-type: none"> • lagarnas och regelverkets giltighet • information och diskussion, affischer och broschyrer mm. • trafiksäkerhetsutbildning först för alla, sedan alltid för nyanställda förare 	Första utbildningen år 2008; därefter regelbundet	Ansvar: Stadsingenjören Samarbete: Trafikskyddet, idrottssektorn (idrottsplanernas skötare med i utbildningen)
Gatuplanerarna, yrkestrafiken, invånarna	Att göra trafiken säkrare; att öka kännedomen om trafiknätets och trafikulturens problem	Utvecklandet av växelverkan <ul style="list-style-type: none"> • möte mellan gatuplanerarna och representanter för den tunga trafiken, kollektivtrafiken och taxitrafiken om trafikmiljöproblem och trafiksäkerhetsmålsättningar • utvecklande av ett respons- och behandlingssystem för invånarnas trafiksäkerhetsinitiativ och respons 	Första gemensamma mötet med representanter för yrkestrafiken hösten 2008	Ansvar: Stadsingenjören Samarbete: Planerare, trafikföretag, taxiföretagare, Trafikskyddet
Planerarna av markanvändningen och trafiken	Att säkerställa trafiksäkerhetsaspekten inom markanvändningsplaneringen	Trafiksäkerhetskontroll av markanvändningsplanerna <ul style="list-style-type: none"> • utveckling och ibruktagning av metoden med syfte att behandla vilka trafikmässiga och trafiksäkerhetsmässiga följder placering av funktioner och ändringar i servicenätet har • utvecklande av förfarande för att trygga husbyggnads- och gatubyggnadsplatsernas trafiksäkerhet 	Metodplanering hösten 2008, därefter fortlöpande verksamhet	Ansvar: Tekniska direktören Samarbete: Stadsingenjören
Förtroendevalda, kommunens beslutsfattare	Att förbättra beslutsfattarnas kännedom om trafiksäkerhet	Årlig trafiksäkerhetsöversikt för nämnden <ul style="list-style-type: none"> • olycksituationens utveckling, dessutom årligen växlande teman, t.ex. hastighetens inverkan på olyckans allvarlighetsgrad, olyckornas följdkostnader, olika trafikantgruppers beredskap 	Årlig, inleds med presentation av trafiksäkerhetsplanen. Besök i Hangö av Vägdistriktet, länsstyrelsen, polisen och Trafikskyddets Apila-uppföljningsgrupp våren 2009	Ansvar: Stadsingenjören Samarbete: Trafikskyddet

Hallintokunta/sektori: SIVISTYSTOIMI / KOULUTOIMI

Kohderyhmä	Toiminnan tavoite	Toimenpide, toimintamuoto	Ajoitus	Vastuuhenkilö, yhteistyötahot
Oppilaat, opettajat	Liikenneturvallisuuskasvatuksen varmistaminen	<p>Liikenneturvallisuuden sisällyttäminen opetussuunnitelmiin sekä yksiköiden vuosittaisiin toimintasuunnitelmiin</p> <p>Liikenne- ja turvallisuusasioiden käsittely eri oppiaineissa ja eri aiheiden painottaminen eri luokkatasoilla, mm.</p> <ul style="list-style-type: none"> koulun aloittajien erityisopastus; saattaminen pysäkeille, heijastinliivien käyttö jalankulkijan perussäännöt, heijastin pyöräilijän tiedot ja taidot, pyörän kunto, kypärän käyttö koulumatkojen säännöt (mm. pyöräilykypärän käyttö) auto-, taksi- ja bussimatkustajan perussäännöt rullaluistelun, skeittailun vaarat 	Opetussuunnitelman päivityksen yhteydessä	Vastuu: rehtorit Yhteistyö: opettajat
Oppilaat	Liikenneturvallisuuskasvatuksen varmistaminen	<p>Liikenneturvallisuusaiheiset teemapäivät, esim.:</p> <ul style="list-style-type: none"> kypäräkampanjat, pyörien huolto turvalliseen kuntoon koulussa, pyöräilytiedot ja -taidot esim. "pyöräilyajokortti" 	1-2 vuoden välein	Vastuu: rehtorit Yhteistyö: Liikenneturva, poliisi, lähiyhtykset, urheiluseurat,
Koululaiset, koulujen henkilökunta ja muut käyttäjät	Koulujen ympäristön liikenneturvallisuuden parantaminen	Koulun pihojen ja lähiympäristön liikenneturvallisuuspuutteen kartoitus ja poistaminen	Puolet kouluista syksyllä 2008, loput keväällä 2009	Vastuu: rehtorit Yhteistyö: opettajat, oppilaat, tekninen ja ympäristövirasto
Koululaisten vanhemmat, opettajat	Liikenneturvallisuuskasvatuksen vahvistaminen	<p>Koulutusta opettajille ja vanhemmille</p> <ul style="list-style-type: none"> liikenneturvallisuusasioiden käsittely vanhempainiloissa vanhempien ja opettajien esimerkki liikenteessä sovitaan koulujen pihojen ja lähialueen liikenteen ja saattoliikenteen yhteisistä säännöistä, sovitaan koululaisten koulumatkojen säännöistä yhteisiä koulutustilaisuuksia päivähoiton (alaluokat) ja nuorisotoimen (yläluokat) kanssa 	Säännöllisesti. Ensimmäinen koulutustilaisuus alakoulujen opettajille elokuussa 2008 yhteistyössä Liikenneturvan kanssa liittyen oph:n teemaviikkoon	Vastuu: rehtorit Yhteistyö: Liikenneturva, poliisi, nuorisotoimi, päivähoito
Koulukuljetusten hoitajat	Koulukuljetusten turvallisuus	<p>Tarkistetaan koulukuljetusten turvallisuus</p> <ul style="list-style-type: none"> kytiinottopaikkojen turvallisuuden tarkistus kuljettajien säännöllinen koulutus 	Koulukuljettajien ensimmäinen koulutus keväällä 2009, sen jälkeen säännöllisesti	Vastuu: sivistystoimen johtaja Yhteistyö: koulukuljetuksia hoitavat yritykset, Liikenneturva

Förvaltningsgren/sector: BILDNINGSSEKTORN/SKOLSEKTORN

Målgrupp	Verksamhetens syfte	Åtgärd, verksamhetsform	Tidpunkt	Ansvariga, Samarbetspartner
Elever, lärare	Att säkerställa trafiksäkerhetsfostran	Införandet av trafiksäkerheten i läroplaner och i enheternas årliga verksamhetsplaner Behandling av trafik- och trafiksäkerhetsfrågor i olika ämnen och prioritering av olika frågor på olika klassnivå, t.ex. <ul style="list-style-type: none"> särskild vägledning för nya skolelever, ledsagning till hållplatser, användning av reflexvästar grundregler för fotgängare, reflexer cyklisten kunnande och skicklighet, cykelns skick, bruket av hjälm regler för skolresor (bl.a. bruk av cykelhjälm) grundregler för passagerare i bil, taxi och buss risker för dem som åker rullskrinnskor och skejtar 	I samband med uppdatering av läroplanen	Ansvar: rektorerna Samarbete: lärarna
Elever	Att säkerställa trafiksäkerhetsfostran	Temadagar kring trafiksäkerhetsämnen, t.ex.: <ul style="list-style-type: none"> hjälmkampanjer, service för att få cykeln i säkert skick i skolan, cyklistkunnande och -skicklighet, t.ex. "cyklistkörkort" 	Med 1-2 års intervall	Ansvar: rektorerna Samarbete: Trafikskyddet, polisen, företag i närheten, idrottsföreningar
Skolelever, skolornas anställda och övriga brukare	Att förbättra trafiksäkerheten i skolornas omgivning	Kartläggning och eliminerande av trafiksäkerhetsbrister på skolornas gårdar och i närmiljön	Hälften av skolorna hösten 2008, resten våren 2009	Ansvar: rektorerna Samarbete: lärarna, elever, tekniska och miljöverket
Skolelevernas föräldrar, lärarna	Att stärka trafiksäkerhetsfostran	Utbildning för lärare och föräldrar <ul style="list-style-type: none"> trafiksäkerhetsfrågor behandlas på föräldramöten föräldrarnas och lärarnas exempel i trafiken avtalas om gemensamma regler för skolornas gårdar och närmiljö och för anläggande och avhämtande trafik avtalas om regler för skolelevernas skolresor gemensam utbildning för barndaghemmen (med lågstadieskolorna) och ungdomssektorn (med högstadieskolorna) 	Regelbundet. Första utbildningen för lågstadieskolornas lärare i augusti 2008 i samarbete med Trafikskyddet och i samband med UBS:s temavecka	Ansvar: rektorerna Samarbete: Trafikskyddet, polisen, ungdomssektorn, barndagvården
De som sköter skolskjutsarna	Att säkerställa skolskjutsarnas säkerhet	Kontrolleras att skolskjutsarna är säkra <ul style="list-style-type: none"> kontroll av hållplatsernas säkerhet regelbunden utbildning av förarna 	Första utbildningen för skolskjutsförarna våren 2009, sedan regelbundet	Ansvar: bildningssektorns direktör Samarbete: företagen som sköter skolskjutsarna, Trafikskyddet

Hallintokunta/sektori: NUORISO- JA LIIKUNTATOIMI

Kohderyhmä	Toiminnan tavoite	Toimenpide, toimintamuoto	Ajoitus	Vastuuhenkilö, yhteistyötahot
Nuorisotilojen käyttäjät	Liikenneturvallisuusva- listuksen jatkuvuus	Liikenneturvallisuusasioiden sisällyttäminen nuorisotoi- men toimintasuunnitelmiin Liikenneturvallisuusmateriaalin saatavuus ja ajantasai- suus nuorisotiloissa	Jatkuva	Vastuu: Vastaava nuori- so-ohjaaja Yhteistyö: Liikenneturva, poliisi, koulutoi- mi/yläluokat
Nuoret	Mopoilun turvallisuuden parantaminen	Mopokurssin järjestäminen (esim. Terveys ry:n, Helsingin liikenneturvallisuusyhdis- tyksen tai paikallisen autokoulun kanssa)	Ensimmäisen kerran v. 2009	Vastuu: Vastaava nuori- so-ohjaaja Yhteistyö: Poliisi, Liiken- neturva, koulutoi- mi/yläluokat, paikallinen autokoulu
Nuoret	Asenteet liikenteessä, turvallinen liikkuminen,	Liikenneturvallisuustapahtumat nuorisotiloissa • tapahtumat vaihtuvin teemoin: mm. polkupyörä, rulla- luistimet ja skeitit, mopo, moottoripyörä, auto, päih- teet, asenteet	1-2 vuoden välein	Vastuu: Vastaava nuori- so-ohjaaja Yhteistyö: Liikenneturva, poliisi, autokoulut, yhdis- tykset, vanhemmat
Henkilökunta	Liikennekasvatuksen menetelmien ja sisällön kehittäminen	Liikunta- ja nuorisotoimen henkilökunnan liikenneturvallisuuskoulutus	Vuosittain	so-ohjaaja Yhteistyö: Liikenneturva, koulutoimi/yläluokat, poli- si
Kuntalaiset	Liikenneturvallisuuden ja varsinkin pyöräilijöiden turvallisuuden edistäminen	Pyöräilykypärän hyödyistä ja pyöräilyn liikennesäännöistä tiedottaminen	Keväällä 2009	Vastuu: Liikuntatoimen- johtaja Yhteistyö: tekninen viras- to, Liikenneturva
Urheilu- ja harras- tusjärjestöt	Vapaa-ajan liikkumisen liikenneturvallisuus, lii- kenneturvallisuuskasva- tuksen vastuun laajen- taminen	Liikenneturvallisuuden sisällyttäminen järjestöjen toiminta- tapoihin, esim. •Liikenneturvan materiaalin jakelu avus- tuksiin liittyvän postitusten yhteydessä	Toiminta-avustusten, tilavarausten hakujen yhteydessä	Vastuu: Liikuntatoimen- johtaja Yhteistyö: Liikenneturva

Förvaltningsgren/sector: UNGDOMS- OCH IDROTTSSEKTORN

Målgrupp	Verksamhetens syfte	Åtgärd, verksamhetsform	Tidpunkt	Ansvariga, Samarbetspartner
De som använder ungdomslokaler-na	Att trygga kontinuiteten i trafiksäkerhetsupplysningen	Trafiksäkerhetsfrågorna införs i ungdomssektorns verksamhetsplaner Tillgången till trafiksäkerhetsmaterial och dess uppdatering i ungdomslokalerna.	Kontinuerlig	Ansvar: Ansvariga ungdomsledaren Samarbete: Trafikskyddet, polisen, skolsektor/högstadiet
De unga	Att förbättra säkerheten vid mopedåkning	Anordnandet av en mopedkurs (tillsammans med t.ex. Terveys ry, Helsingfors trafiksäkerhetsförening eller en lokal bilskola)	Första gången år 2009	Ansvar: Ansvariga ungdomsledaren Samarbete: Polisen, Trafikskyddet, skolsektor/högstadiet, ortens bilskola
De unga	Attityder i trafiken, säker trafik	Trafiksäkerhetsevenemang i ungdomslokalerna <ul style="list-style-type: none"> evenemang med växlande teman, bl.a. cykel, rullskinnsskor, skateboard, moped, motorcykel, bil, rusmedel, attityder 	Med 1-2 års intervall	Ansvar: Ansvariga ungdomsledaren Samarbete: Trafikskyddet, polisen, bilskolorna, föreningar, föräldrar
Anställda	Att utveckla metoder och innehåll i trafikföstran	Trafiksäkerhetsutbildning för idrotts- och ungdomssektorns anställda	Årligen	Ansvar: Ansvariga ungdomsledaren Samarbete: Trafikskyddet, skolsektor/högstadiet, polisen
Kommuninvånarna	Att i allmänhet främja trafiksäkerheten och speciellt cyklisternas ställning	Information om nyttan av cykelhjälm och om trafikregler för cyklister	Våren 2009	Ansvar: Direktören för idrottssektorn Samarbete: tekniska verket, Trafikskyddet
Idrotts- och fritidsföreningar	Trafiksäkerheten inom fritidstrafiken, vidgande av ansvaret för trafiksäkerhetsföstran	Trafiksäkerheten införs i föreningarnas verksamhetssätt, t.ex. <ul style="list-style-type: none"> distribution av material från Trafikskyddet i samband med postning av material för bidragssökning 	I samband med ansökan om verksamhetsbidrag och utrymmesreservationer	Ansvar: Direktören för idrottssektorn Samarbete: Trafikskyddet

LIITE 2 Toimenpideohjelma liikenneympäristön parantamiseksi

26.2.2008

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir.luokka	Tien-pitäjä	Kust.arvio (1 000 €)
-	Kantakaupungin alue	Näkemien parantamistarpeiden kartoittaminen.	1	K	-
1.	Appelgrenintie	Kolmen hidasteen rakentaminen ja suojateiden havaittavuuden parantaminen herätevarsin (Casinon suojatien kohta, Mannerheimintien kohta ja yksi hidaste Casinon ja Mannerheimintien välillä). Nopeusrajoituksen maalaaminen ajorataan (30 km/h).	1	K	20
2.	Appelgrenintie / Jeja Roosin tie liittymä	Nykyisen irrallisen pienen keskisaarekkeen korvaaminen kiinteällä saarekkeella.	1	K	10
3.	Appelgrenintie / Puistokatu liittymä	Puistokadun liittymän näkemien parantaminen (liittymää ei koroteta, koska korotukset tehdään muihin lähistöllä oleviin liittymiin).	1	K	0,2
4.	Appelgrenintie / Puutarhurinkatu liittymä	Puutarhurinkadun eteläpään liittymän sulkeminen ajoneuvoliikenteeltä.	1	K	2
5.	Appelgrenintie, Casinon kohta	Suojatien korottaminen (toteutetaan vuonna 2008). Appelgrenintien pohjoispuolen reunakivilyn rakentaminen, etäläpuolella on jo.	1	K	9,0
6.	Backankatu / Kalastajankatu liittymä	Liittymän sulkeminen ajoneuvoliikenteeltä ja suojatien merkitseminen.	1	K	4
7.	Esplanaadi / Halmstadinkatu liittymä	Kiertoliittymän rakentaminen, samassa yhteydessä kevyen liikenteen ylitysten turvallisuuden parantaminen mm. suojateiden havaittavuutta parantamalla.	1	K	250
8.	Esplanaadi / Kadermonkatu liittymä	Kiertoliittymän rakentaminen, samassa yhteydessä kevyen liikenteen ylitysten turvallisuuden parantaminen mm. suojateiden havaittavuutta parantamalla.	1	K	250
9.	Esplanaadi / Pitkätie liittymä	Pitkätien liittymän näkemien parantaminen.	1	K	0
10.	Esplanaadi / Sepänkatu liittymä	Sepänkadun liittymän sulkeminen ajoneuvoliikenteeltä.	1	K	2
11.	Esplanaadi, K-Supermarketin sisään-tulo	Pysäköinnin kieltäminen ja estäminen rakenteellisin toimin (esim. istutukset) Esplanaadin varrella.	1	K	3
12.	Halmstadinkatu, K-Supermarketin ulostulo kohta	STOP-merkin siirtäminen pois katveesta.	1	K	0,2
13.	Kappelisatamantie / Haagankatu liittymä	Haagankadun kummankin liittymähaaran sulkeminen ajoneuvoliikenteeltä. Suojatien merkitseminen (sis. herätevarret).	1	K	1,0
14.	Kappelisatamantie / Riilahdenkatu liittymä	STOP-merkkien ja pysäytysviivojen asettaminen. Riilahdenkadun eteläisen liittymähaaran sulkeminen ajoneuvoliikenteeltä.	1	K	2
15.	Korsmaninkadun ja Appelgrenintien rajaama alue	Nopeusrajoituksen alentaminen 40 => 30 km/h (pysyvä alueellinen nopeusrajoitus). Nopeusrajoituksen maalaaminen ajorataan. Herätevarrat alueelle saavuttaessa (Santalantien suunta ja Halmstadinkadun suunta)	1	K	12
16.	Koulukatu / Korsmaninkatu liittymä	Liittymän sulkeminen ajoneuvoliikenteeltä.	1	K	2
17.	Märsänkatu / Käsityöläiskatu liittymä	Nelihaaraliittymän muuttaminen kolmihaaraliittymäksi (liittymähaaran sulkeminen ajoneuvoliikenteeltä).	1	K	2
18.	Nycanderinkatu / Olkokatu liittymä	Liittymän sulkeminen ajoneuvoliikenteeltä.	1	K	2
19.	Santalantie välillä Jarrumiehenkatu - Käsityöläiskatu	Santalantien länsipuoleisten katuliittymien sulkeminen ajoneuvoliikenteeltä.	1	K	6
20.	Satamatie (Lappohja), koko tie	Kevyen liikenteen olosuhteiden parantaminen, mahdollisesti kevyen liikenteen väylä (2,5 km).	1	K	425
21.	Täktomintie / Itäinen puistotie liittymä	Suojatien havaittavuuden parantaminen (esim. herätevarret).	1	K	0,3

BILAGA 2. Åtgärdsprogram för att förbättra trafikmiljön

26.2.2008

Nr på karta	Objekt	Åtgärd	Prioritet	Väg-hållare	Kostn.ber. (1 000 €)
-	Innerstadsområdet	Kartläggning av förbättringsbehoven på frisiktsområdena.	1	K	-
1.	Appelgrensvägen	Byggnad av tre farthinder samt förbättrande av övergångsställets synlighet (Övergångsställe vid Casino, vid Mannerheimvägen; ett farthinder mellan Casino och Mannerheimvägen) med markeringsskärmar. Fartgränsen målas på körbanan (30 km/h).	1	K	20
2.	Korsningen Appelgrensvägen / Jeja Roos väg	Den nuvarande lösa lilla mittrefugen ersätts med en fast refug.	1	K	10
3.	Korsningen Appelgrensvägen / Parkgatan	Förbättrande av sikten vid Parkgatans korsning (korsningen förhöjs inte, eftersom andra korsningar i närheten förhöjs).	1	K	0,2
4.	Korsningen Appelgrensvägen / Trädgårdsmästaregatan	Anslutningen till Trädgårdsmästaregatan södra ända stängs för fordonstrafik.	1	K	2
5.	Appelgrensvägen, invid Casino	Övergångsställets skyddsväg höjs (genomförs år 2008). Appelgrensvägens norra kantstenslinje byggs; den södra finns redan.	1	K	9
6.	Korsningen Backgatan / Fiskaregatan	Korsningen stängs för fordonstrafik och övergångsställets skyddsväg markeras.	1	K	4
7.	Korsningen Esplanaden / Halmstadsgatan	En cirkulationsplats byggs, i samband därmed förbättras säkerheten för korsande gång- och cykeltrafik bl.a. genom att övergångsställets synlighet förbättras.	1	K	250
8.	Korsningen Esplanaden / Kademogatan	En cirkulationsplats byggs, i samband därmed förbättras säkerheten för korsande gång- och cykeltrafik bl.a. genom att övergångsställets synlighet förbättras.	1	K	250
9.	Korsningen Esplanaden / Långgatan	Förbättrande av sikten vid Långgatans korsning.	1	K	0,2
10.	Korsningen Esplanaden / Smedsgatan	Smedsgatans korsning stängs för fordonstrafik.	1	K	2
11.	Esplanaden, infart till K-Supermarket	Parkering förbjuds och hindras med konstruktiva åtgärder (t.ex. planteringar) vid Esplanaden.	1	K	3
12.	Halmstadsgatan, utfart från K-Supermarket	STOP-märket flyttas så att det inte skymmer.	1	K	0,2
13.	Kapellhamnsvägen / Hagagatan	Hagagatans båda anslutningsarmar stängs för fordonstrafik. Övergångsstället markeras (även markeringsskärmar).	1	K	1
14.	Korsningen Kapellhamnsvägen / Rilaxgatan	Uppställning av STOP-märken, markering av stopplinjer. Rilaxgatans södra anslutningsarm stängs för fordonstrafik.	1	K	2
15.	Området som avgränsas av Korsmansgatan och Appelgrensvägen.	Fartgränserna sänks 40 => 30 km/h (permanent regional fartgräns). Fartgränsen målas på körbanan. Varsellinjer då man kommer till området (längs Sandövägen och Halmstadsgatan)	1	K	12
16.	Korsningen Skolgatan / Korsmansgatan	Korsningen stängs för fordonstrafik.	1	K	2
17.	Korsningen Märsgatan / Hantverkaregatan	Fyrvägskorsningen ändras till tvåvägskorsning (en anslutningsarm stängs för fordonstrafik).	1	K	2
18.	Korsningen Nycandergatan / Gengatan	Korsningen stängs för fordonstrafik.	1	K	2
19.	Sandövägen mellan Bromsaregatan och Hantverkaregatan	Sandövägens västra gatuanslutningar stängs för fordonstrafik.	1	K	6
20.	Hamnvägen (Lappvik), hela vägen	Gång- och cykeltrafikens betingelser förbättras, eventuellt byggs en gång- och cykelväg (2,5 km).	1	K	425
21.	Korsningen Tåktomvägen / Östra Parkgatan	Övergångsställets synlighet förbättras (t.ex. markeringsskärmar).	1	K	0,3

26.2.2008

Kartta- nro	Kohde	Toimenpide	Kiir.luokka	Tien- pitäjä	Kust.arvio (1 000 €)
22.	Täktomintie / Nummitie liittymä	Pysäköinti kielletty -liikennemerkkien asettaminen selkeämmin ja rakenteellisten esteiden, esim. istutusten, sijoittaminen tien reuna-alueille. Pysäköinnin ohjaaminen urheilukentän itäpuolelle nykyiselle parkkialueelle ja saattoliikenteen estäminen nykyisen huoltoportin kautta.	1	K	3
23.	Venny Soldanintie (Tvärminne)	Venny Soldanintien eteläisen liittymän sulkeminen. Nopeusrajoituksen alentaminen 30 km/h:iin.	1	K	2
24.	Mt 11007 (Täktomintie), Täktomin koulun kohta [11007 4/3140 - 4/4130]	Ajoratamaalakset ja nopeusrajoituksen alentaminen 50 => 40 km/h. Heräteraitojen uusiminen.	1	T	1
25.	Vt 25 (Hankonimentie) välillä Lähteentie - Orioninkatu [25 2/1027 - 3/0]	Nopeusrajoituksen alentaminen 80 => 60 km/h.	1	T	0,2
26.	Esplanaadi / Lämmittäjäkatu liittymä	Lämmittäjäkadun liittymähaaran sulkeminen ajoneuvoliikenteeltä (1). Liittymäalueen pintamateriaalin muuttaminen värilliseksi esim. mukulakivin. Keskisaarekkeen rakentaminen uimarannalle vievälle suojatielle ja suojatien havaittavuuden parantaminen (esim. herätevarret) (2).	1,2	K	1: 2 2: 22
27.	Kappelisatamantie, Tiilitehtaanpuiston kohta	Suojatien havaittavuuden parantaminen (esim. herätevarret) (1). Suojatien korottaminen (pitkä koroke) (2).	1,2	K	1: 0,3 2: 8
28.	Appelgrenintie / Korsmaninkatu liittymä	Kolmion asettaminen Appelgrenintieltä sekä Täktomintieltä tuleville (1). Kiertoliittymän rakentaminen (3).	1,3	K	1: 0,4 3: 250
29.	Esplanaadi / Aarniometsänsäkatu liittymä	Aarniometsänsäkadun oikean näkemän parantaminen (pensasaita) (1). Liittymän muotoilu; liittymäkulman muotoileminen (3).	1,3	K	1: 0,2 3: 5
30.	Esplanaadi / Panimokatu liittymä	STOP-merkin asettaminen Panimokadulta saapuville (1). Liittymän muotoilu; liittymäkulman muuttaminen (3).	1,3	K	1: 0,5 3: 5
31.	Esplanaadi / Santalantie liittymä	Märsänsäkadun liittymän katkaiseminen (1). Raskaalle liikenteelle soveltuvan loivareunaisen kiertoliittymän rakentaminen (korostaa myös keskustaan saapumista) (3).	1,3	K	1: 2 3: 250
32.	Hangonkyläntie / Kappelisatamantie liittymä	STOP-merkin pysäytysviivan siirtäminen lähemmäksi liittymää (huom. STOP-merkit Kappelisatamantiella) (1). Keskisaarekkeiden rakentaminen kaikkiin liittymähaaroihin (3).	1,3	K	1: 0,4 3: 60
33.	Kappelisatamantie / Kadermonkatu liittymä	STOP-merkkien ja pysäytysviivojen asettaminen Kadermonkadulle (1). Keskisaarekkeiden rakentaminen kaikkiin liittymähaaroihin (3).	1,3	K	1: 1 3: 100
34.	Kappelisatamantie / Linjakatu liittymä	Suojateiden havaittavuuden parantaminen, esim. herätevarret. Pysäytysviivojen siirtäminen lähemmäksi liittymää (1). Keskisaarekkeiden rakentaminen kaikkiin liittymähoihin (3).	1,3	K	1: 0,5 3: 100
35.	Kappelisatamantie / Märsänsäkatu liittymä	STOP-merkkien ja pysäytysviivojen asettaminen (1). Keskisaarekkeiden rakentaminen kaikkiin liittymähaaroihin (3).	1,3	K	1: 1 3: 100
36.	Santalantie / Hemming Elfvingintie liittymä	Keskisaarekkeen rakentaminen nykyiselle suojatielle ja suojatien havaittavuuden parantaminen, esim. herätevarret (liittymän merkitys kasvaa etelän suuntaan kulkevan avattavan uuden tieyhteyden myötä) (1). Kiertoliittymän rakentaminen (3).	1,3	K	1: 12 3: 250
37.	Appelgrenintie / Bulevardi liittymä	Liittymäalueen kaventaminen ja korottaminen (samalla suojatien lyhentäminen).	2	K	20
38.	Appelgrenintie, tenniskenttien kohta	Länsipäässä sijaitsevien kapeimpien ja ahtaampien vinoparkkien muuttaminen tien suuntaisiksi parkkipaikoiksi tai vinoparkkipaikkojen rakentaminen täysimittaisiksi.	2	K	10
39.	Bulevardi / Kulmakatu liittymä	Liittymän kaventaminen, suojateiden lyhentäminen (2 kpl) ja suojateiden havaittavuuden parantaminen (esim. herätevarret).	2	K	20
40.	Esplanaadi / Hangonkyläntie liittymä	Liittymän kanavointi keskisaarekkein ja suojatiejärjestelyt.	2	K	100

26.2.2008

Nr på karta	Objekt	Åtgärd	Prioritet	Väg-hållare	Kostn.ber. (1 000 €)
22.	Korsningen Tåktomvägen / Movägen	Parkeringsförbudsskyltar placeras tydligare. Konstruktiva hinder, t.ex. planteringar placeras på vägens randområden. Parkeringen hänvisas till nuvarande parkeringsområde öster om idrottsplanen, anläggande och avhämtande trafik genom nuvarande serviceport förhindras.	1	K	3
23.	Venny Soldans väg (Tvärminne)	Venny Soldans vägs södra anslutning stängs. Fartgränsen sänks till 30 km/h.	1	K	2
24.	Landsväg 11007 (Tåktomvägen), invid Tåktoms skola [11007 4/3140 - 4/4130]	Vägmarkeringar samt sänkning av fartgränsen 50 => 40 km/h. Varsellinjerna förnyas.	1	T	1
25.	Riksväg 25 (Hangöuddsvägen) mellan Källvägen och Orionsgatan [25 2/1027 - 3/0]	Fartgränsen sänks 80 => 60 km/h.	1	T	0,2
26.	Korsningen Esplanaden / Eldaregatan	Eldaregatans anslutningsarm stängs för fordonstrafik (1). Korsningsområdets ytmaterial kan ges ändrad färg t.ex. med kullersten. En mittrefug byggs på skyddsvägen mot badstranden och skyddsvägens synlighet förbättras (t.ex. markeringsskärmar) (2).	1,2	K	1: 2 2: 22
27.	Kapellhamnsvägen, invid Tegelbruksparken	Skyddsvägens synlighet förbättras (t.ex. markeringsskärmar) (1). Skyddsvägen förhöjs (lång refug) (2).	1,2	K	1: 0,3 2: 8
28.	Korsningen Appelgrensvägen / Korsmansgatan	Triangel uppställs för dem som kommer från Appelgrensvägen och Tåktomvägen (1). Byggnad av en cirkulationsplats (3).	1,3	K	1: 0,4 3: 250
29.	Korsningen Esplanaden / Urskogsgatan	Förbättring av Urskogsgatans högra siktområde (häck) (1). Utformning av anslutningen, omformning av anslutningsvinkeln (3).	1,3	K	1: 0,2 3: 5
30.	Korsningen Esplanaden / Bryggerigatan	STOP-märke uppställs för dem som kommer från Bryggerigatan (1). Utformning av korsningen, ändring av anslutningsvinkeln (3).	1,3	K	1: 0,5 3: 5
31.	Korsningen Esplanaden / Sandövägen	Märsgatans anslutning stängs av (1). En cirkulationsplats byggs med flack kant som passar för tung trafik (betonar samtidigt att man kommer till centrum) (3).	1,3	K	1: 2 3: 250
32.	Korsningen Hangöbyvägen / Kapellhamnsvägen	Stopplinjen vid STOP-märket flyttas närmare korsningen (obs. STOP-märkena på Kapellhamnsvägen) (1). Mittrefuger byggs på alla anslutningsarmar (3).	1,3	K	1: 0,4 3: 60
33.	Korsningen Kapellhamnsvägen / Kadermogatan	STOP-märken uppställs och stopplinjer målas på Kadermogatan (1). Mittrefuger byggs på alla anslutningsarmar (3).	1,3	K	1: 1 3: 100
34.	Korsningen Kapellhamnsvägen / Linjegatan	Förbättring av övergångsställenas synlighet, t.ex. markeringsskärmar. Stopplinjerna flyttas närmare korsningen (1). Mittrefuger byggs på alla anslutningsarmar (3).	1,3	K	1: 0,5 3: 100
35.	Korsningen Kapellhamnsvägen / Märsgatan	STOP-märken uppställs och stopplinjer målas (1). Mittrefuger byggs på alla anslutningsarmar (3).	1,3	K	1: 1 3: 100
36.	Korsningen Sandövägen / Hemming Elfvings väg	Mittrefuger byggs vid de nuvarande övergångsställena och dessas synlighet förbättras, t.ex. markeringsskärmar (korsningens betydelse växer då den nya söderutgående vägförbindelsen öppnas) (1). Byggnad av cirkulationsplats (3).	1,3	K	1: 12 3: 250
37.	Korsningen Appelgrensvägen / Boulevarden	Anslutningsområdet görs smalare och förhöjs (samtidigt blir skyddsvägen förkortad).	2	K	20
38.	Appelgrensvägen, invid tennisplanerna	De i väster befintliga smala och trånga snedparkeringsplatserna ändras till platser i vägens riktning eller till snedparkeringsplatser med fulla mått.	2	K	10
39.	Korsningen Boulevarden / Vinkelgatan	Anslutningen görs smalare och förhöjs, skyddsvägarna förkortas (2 st) och skyddsvägarnas synlighet förbättras (t.ex. markeringsskärmar).	2	K	20
40.	Korsningen Esplanaden / Hangöbyvägen	Korsningen stramas till med hjälp av mittrefuger och skyddsvägslösningar.	2	K	100

26.2.2008

Kartta- nro	Kohde	Toimenpide	Kiir.luokka	Tien- pitäjä	Kust.arvio (1 000 €)
41.	Esplanaadi / Polariksentie liittymä	Keskisaarekkeen rakentaminen suojatielle ja suojatien havaittavuuden parantaminen (esim. herätevarret).	2	K	12
42.	Kappelisatamantie / Juvikinkatu liittymä	Juvikinkadun pohjoisen liittymän sulkeminen ajoneuvoliikenteeltä.	2	K	2
43.	Kappelisatamantie / Panimokatu liittymä	Liittymäalueen rajaaminen reunakivien avulla (huom. erikoiskuljetusreitti).	2	K	5
44.	Korsmaninkatu / Puistotie liittymä	Liittymäalueen pintamateriaalin muuttaminen värilliseksi esim. mukulakivin. Heräteaitojen merkitseminen Korsmaninkadulle. Suojatien havaittavuuden parantaminen (esim. herätevarret).	2	K	9
45.	Nycanderinkatu / Korkeavuorenkatu liittymä	Tien länsipuolen parkkipaikkojen erottaminen ajoradasta reunakiviinjalalla.	2	K	2
46.	Puistokatu / Koulukatu liittymä	Liittymäalueen korottaminen ja kaventaminen suojateiden avulla.	2	K	20
47.	Rantakatu / Torikatu liittymä	Ajoradan kaventaminen suojatien kohdalla.	2	K	5
48.	Ratakatu	Hidasteen rakentaminen.	2	K	7
49.	Ratakatu / Puistokatu liittymä	Liittymäalueen korottaminen ja kaventaminen suojateiden avulla.	2	K	20
50.	Rautatien ylitys, Kadermonkadun kohta	Kevyen liikenteen alikulun rakentaminen.	2	K	250
51.	Santalantie välillä Kappelisatamantie - Hemming Elfvingintie	Suojateiden keskisaarekkeiden rakentaminen nykyisille suojateille, 2-3 kpl.	2	K	20
52.	Santalantie, Vanhan Kesoilin kohta	Huoltoaseman puoleisen levikkeen poistaminen rakentamalla reunakiviinjalaa estämään rekkojen parkkeeraus sekä kevyen liikenteen yhteyden rakentaminen.	2	K	30,0
53.	Vuorikatu / Ratakatu	Rakenteellisten esteiden, esim. istutukset, asettaminen liittymään estämään laitton pysäköinti ja pysähtyminen (mm. pankkiautomaatin kohta)	2	K	3
54.	Mt 11007 (Koverharintie), Fundian tehtaiden rautateiden kohta [11007 2/3225]	Puolipuumien ja valojen asettaminen.	2	T	100
55.	Vt 25 (Hankoniementie) / Moottorikatu liittymä [25 2/315]	Erillisen oikealle kääntymiskaistan rakentaminen Hangon suunnasta (väistötie on jo, toimenpide ohjelmoidaan liikenneseelvityksen kautta).	2	T	30
56.	Aarniometsänsäkatu / Hullintie liittymä	Liittymän muotoilu (suoristaminen 90 asteiseksi), nykyisen irrallisen keskisaarekkeen poistaminen / korvaaminen.	3	K	10
57.	Esplanaadi välillä Linjakatu - Kadermonkatu	Raatiemiehenkadun ja Pitkätien välillä olevan keskisaarekkeen pidentäminen (sis. suojateiden keskisaarekkeiden rakentaminen nykyisille suojateille). Pysäköinnin estäminen rakenteellisin toimin (esim. istutuksin) Esplanaadin varrella.	3	K	300
58.	Halmstadinkatu / Narvikinkatu liittymä	Liittymäalueen kaventaminen ja korottaminen.	3	K	20
59.	Halmstadinkatu, koulun kohta	Koulun kohdan pohjoisemman korotetun suojatien lyhentäminen (eteläisempi on jo lyhennetty).	3	K	4
60.	Kappelisatamantie / Halmstadinkatu liittymä	Liittymäalueen korottaminen.	3	K	20
61.	Kappelisatamantie / Konstaapelintie liittymä	Liittymäalueen kaventaminen ja korottaminen.	3	K	20
62.	Linjakatu välillä Esplanaadi - Kappelisatamantie	Kevyen liikenteen väylän rakentaminen Linjakadun itäpuolelle (0,5 km, tila ja suunnitelmat valmiina) (huom. Linjakatu on erikoiskuljetusreitti).	3	K	85
63.	Lähteentie, Hangon sähkönsäköin	Liittymän muotoilu (suoristaminen 90 asteiseksi).	3	K	5
64.	Mannerheimintie	Hidasteiden rakentaminen (2-3 kpl).	3	K	20

26.2.2008

Nr på karta	Objekt	Åtgärd	Prioritet	Väg-hållare	Kostn.ber. (1 000 €)
41.	Korsningen Esplanaden / Polarisvägen	Mittrefug byggs vid skyddsvägen och skyddsvägens synlighet förbättras (t.ex. markeringsskärmar).	2	K	12
42.	Korsningen Kapellhamnsvägen / Juviksgatan	Juviksgatans norra anslutning stängs för fordonstrafik.	2	K	2
43.	Korsningen Kapellhamnsvägen / Bryggerigatan	Korsningsområdet avgränsas med kantstenar (obs. specialtransporttrutt).	2	K	5
44.	Korsningen Korsmansgatan / Parkgatan	Färgen på korsningsområdets ytmaterial ändras t.ex. med hjälp av kullersten. Varsellinjer målas på Korsmansgatan. Övergångsställets synlighet förbättras (t.ex. markeringsskärmar).	2	K	9
45.	Korsningen Nycandergatan / Högbergsgatan	Parkeringsplatserna väster om vägen avskiljs från körbanan med en kantstenslinje.	2	K	2
46.	Korsningen Parkgatan / Skolgatan	Korsningsområdet förhöjs och görs smalare med hjälp av skyddsvägarna.	2	K	20
47.	Korsningen Strandgatan / Torggatan	Körbanan görs smalare vid övergångsstället.	2	K	5
48.	Bangatan	Farthinder byggs.	2	K	7
49.	Korsningen Bangatan / Parkgatan	Korsningsområdet förhöjs och görs smalare med hjälp av skyddsvägarna.	2	K	20
50.	Plankorsning vid järnvägen, invid Kadermogatan	En tunnel för gång- och cykeltrafik byggs.	2	K	250
51.	Sandövägen mellan Kapellhamnsvägen och Hemming Elfving's väg	Mittrefuger byggs vid de nuvarande övergångsställena, 2-3 st.	2	K	20
52.	Sandövägen, invid gamla Kesoil	Körbanans breddning på servicestationens sida avlägsnas genom att det byggs en kantstenslinje som hindrar långtradarparkering. En gångförbindelse byggs.	2	K	30
53.	Berggatan / Bangatan	Konstruktiva hinder, t.ex. planteringar anordnas för att hindra att fordon olagligt parkeras eller stannas (bl.a. bankautomatens plats)	2	K	3
54.	Landsväg 11007 (Koverharvägen), invid järnvägen till Fundias fabriker [11007 2/3225]	Halvbommar och ljus installeras.	2	T	100
55.	Korsningen riksväg 25 (Hangöuddsvägen) / Motorgatan [25 2/315]	Ett separat högersvängande körfält byggs från Hangöhallen (väjningsplats finns redan, åtgärden programmeras via trafikutredningen).	2	T	30
56.	Korsningen Urskogsgatan / Hullvägen	Korsningens formgivning (rätas ut till 90 grader), den nuvarande lösa mittrefugen avlägsnas / ersätts.	3	K	10
57.	Esplanaden mellan Linjegatan och Kadermogatan	Mittrefugen mellan Rådmansgatan och Långgatan förlängs (omfattar byggande av mittrefuger på de nuvarande skyddsvägarna). Parkering vid Esplanaden förhindras med konstruktiva åtgärder (t.ex. planteringar).	3	K	300
58.	Korsningen Halmstadsgatan / Narviksgatan	Korsningsområdet förhöjs och görs smalare.	3	K	20
59.	Halmstadsgatan, invid skolan	Den nordliga förhöjda skyddsvägen vid skolan förkortas (den sydliga har redan förkortats).	3	K	4
60.	Korsningen Kapellhamnsvägen / Halmstadsgatan	Korsningsområdet förhöjs.	3	K	20
61.	Korsningen Kapellhamnsvägen / Konstapelvägen	Korsningsområdet förhöjs och görs smalare.	3	K	20
62.	Linjegatan mellan Esplanaden och Kapellhamnsvägen	Byggande av en gång- och cykelväg öster om Linjegatan (0,5 km, utrymme och planer färdiga) (obs. Linjegatan är en specialtransporttrutt).	3	K	85
63.	Källvägen, invid Hangö el	Korsningen formges (uträtas till 90 grader).	3	K	5
64.	Mannerheimvägen	Byggandet av farthinder (2-3 st.)	3	K	20

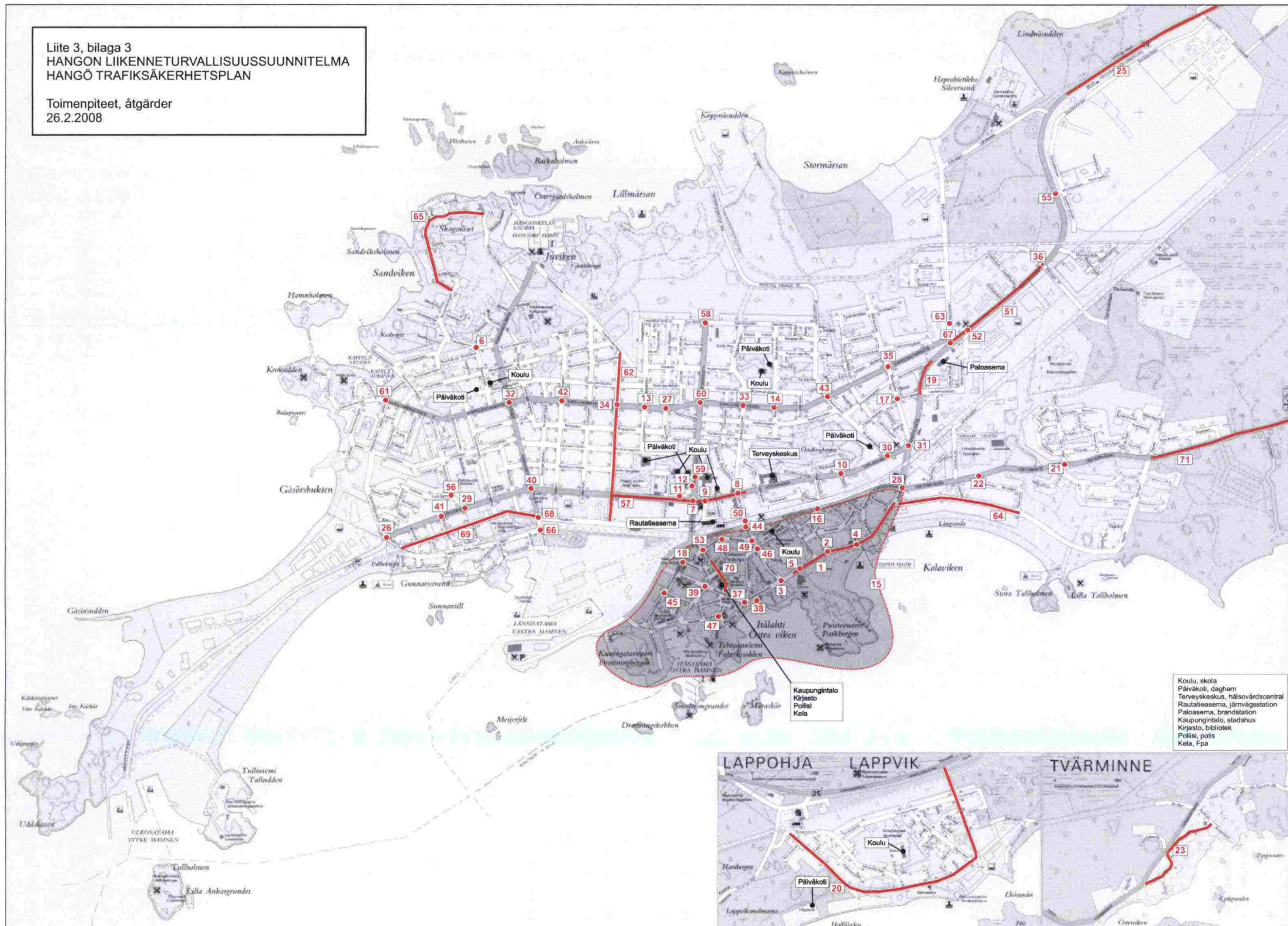
26.2.2008

Kartta- nro	Kohde	Toimenpide	Kiir.luokka	Tien- pitäjä	Kust.arvio (1 000 €)
65.	Metsäkannaksentie	Hidasteiden rakentaminen (1–3 kpl).	3	K	13
66.	Nuottasaarentie / Gunnarsinrannantie liittymä	Kevyen liikenteen väylän rakentaminen Nuottasaarentielle rautatien tasoristeyksen kohdalla.	3	K	25
67.	Santalantie / Kappelisatamantie liittymä	Raskaalle liikenteelle soveltuvan loivareunaisen kiertoliittymän rakentaminen (korostaa myös keskustaan saapumista, mitoituksessa huomioitava erikoiskuljetusreitti).	3	K	250
68.	Tulliniementie / Hangonkyläntie liittymä	Liittymäkulman muuttaminen ja ajoradan kaventaminen suojatien kohdalla.	3	K	15
69.	Tulliniementie, koko tie	Hidasteiden rakentaminen / liittymäalueiden korottaminen (1–3 kpl).	3	K	20
70.	Vuorikatu	Kadun muuttaminen yksisuuntaiseksi (liittyy kävelykatualueen laajentamiseen).	3	K	-
71.	Mt 11007 (Tvärminnentie) välillä Hanko - Täktom [11007 4/3457 - 4/6475]	Kevyen liikenteen väylän rakentaminen (3,0 km).	3	T	1 000

26.2.2008

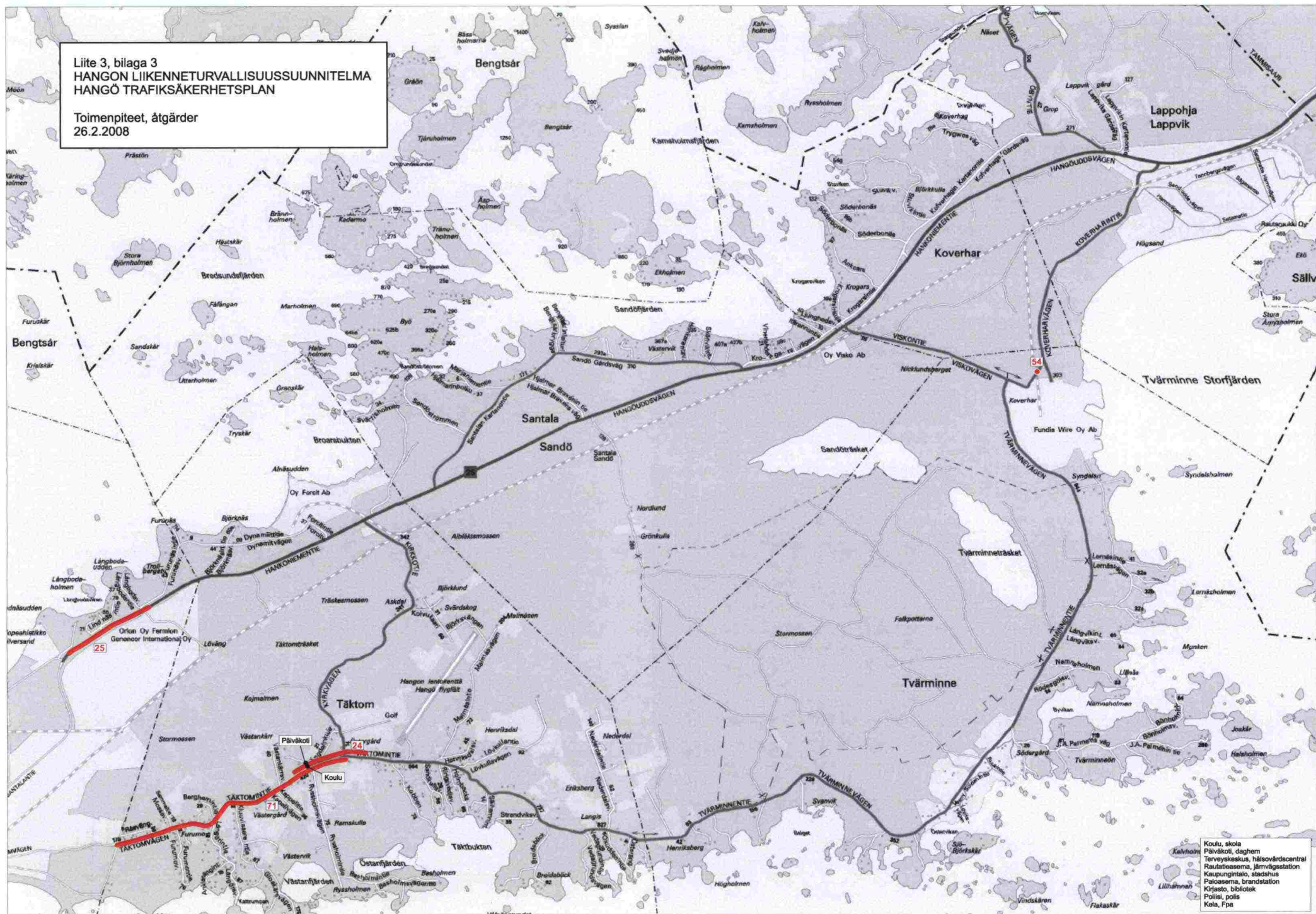
Nr på karta	Objekt	Åtgärd	Prioritet	Väg-hållare	Kostn.ber. (1 000 €)
65.	Skogsnäsvägen	Byggandet av farthinder (1–3 st.)	3	K	13
66.	Korsningen Notholmsvägen / Gunnarsstrandsvägen	Byggandet av en gång- och cykelväg vid Notholmsvägen invid plankorsningen med järnvägen.	3	K	25
67.	Korsningen Sandövägen / Kapellhamnsvägen	Byggande av en cirkulationsplats med flacka kanter som passar för tung trafik (betonar också ankomsten till centrum, vid dimensioneringen beaktas specialtransportrutten).	3	K	250
68.	Korsningen Tulluddsvägen / Hangöbyvägen	Anslutningsplatsen ändras och körbanan görs smalare vid skyddsvägen.	3	K	15
69.	Tulluddsvägen, hela vägen	Byggande av farthinder / korsningsområdet förhöjs (1–3 st.)	3	K	20
70.	Berggatan	Gatan ändras till enkelriktad (anknyter till utvidgandet av gågatuområdet).	3	K	-
71.	Landsväg 11007 (Tvärminnevägen) mellan Hangö och Täktom [11007 4/3457 - 4/6475]	Byggandet av en gång- och cykelväg (3,0 km).	3	T	1 000

Toimenpiteet, åtgärder
26.2.2008



Liite 3, bilaga 3
HANGON LIIKENNETURVALLISUUSUUNNITELMA
HANGÖ TRAFIKSÄKERHETSPLAN

Toimenpiteet, ätgärder
26.2.2008



Koulu, skola
Päiväkoti, daghem
Terveystieteiden keskus, hälsövalvostuscentral
Rautatieasema, järnvägsstation
Käupungintalo, stadshus
Poliisiasema, brandstation
Kirkko, bibliotek
Posti, polis
Kela, Fpa

TIEH 1000176-08
TIEH 1000176-v-08